104 01/37

104 e1/37

МѢСТНОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ,

ОПИСАНІЕ И ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ

ОБЪ УПРОЩЕНІИ ДОРОЖНЫХЪ СООРУЖЕНІЙ

МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКАГО И МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАГО ШОССЕ,

СОСТАВЛЕНО

по порученію Владимірской губернской земской управы техникомъ ея, инженеръ-технологомъ В. Ф. Свирскимъ.

Владиміръ на Клязьмѣ.
Типо-Литографія Губернской Земской Управы.
1887.

Гос. Историч Научн.Б-ка
НКП РСФСР
Инвент. № 320365
" ..... 193 г.

104 01/37

МѢСТНОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ

ОПИСАНІЕ и ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ

объ упрощеніи дорожныхъ сооруженій Московско-Нижегородскаго и Московско-Ярославскаго шоссе.

(Составлено по порученію Владимірской губернской земской управы техникомъ ея, инженеръ-технологомъ В. Ф. Свирскимъ).

Губернская управа, еще въ іюнѣ 1885 г., вносила на благоусмотрѣніе губернскаго земскаго собранія, въ экстренный съѣздъ его, докладъ о принятіи въ вѣдѣніе земства шоссе.

Губернское земское собраніе, въ засѣданіи 22-го іюня, выслушавъ означенный докладъ управы и мнѣнія гг. гласныхъ, а также объясненіе назначеннаго министерствомъ путей сообщенія для сдачи шоссе, инженера Нитославскаго, постановило: поручить губернской управѣ представить будущему очередному губернскому земскому собранію свои соображенія о порядкѣ и способѣ пріема шоссе въ вѣдѣніе земства, а также и о тѣхъ расходахъ, которые будутъ потребны для поддержанія шоссе въ *удобномъ для проѣзда видѣ.*

Далѣе въ докладѣ губернскому земскому собранію въ декабрѣ 1885 г., губернская управа, собравъ необходимыя свѣдѣнія, предлагала, между прочимъ, ходатайствовать предъ правительствомъ объ отпускѣ земству исчисленную къ израсходованію на ремонтъ и содержаніе шоссе и перевозовъ въ 1886 г. сумму денегъ для приведенія шоссе *въ удобное для превращенія его въ проселочную дорогу состояніе* и для содержанія въ теченіи 1886 года переправъ и перевозовъ, или о порученіи исполнить это министерству путей сообщенія. Полотно шоссе и мостовыя сооруженія на 1886 годъ оставить безъ ремонта, поручивъ уѣзднымъ управамъ, въ случаѣ удовлетворенія ходатайства предъ правительствомъ объ отпускѣ суммъ, составить, при участіи техника губернской управы, *предположенія объ упрощеніи мостовыхъ сооруженій* и исправленіи грунтовой половины шоссе и

представить ихъ на просмотръ губернской управы, и въ случаѣ ихъ утвержденія экстреннымъ губернскимъ собраніемъ, исполнить эти предположенія тѣмъ способомъ, который укажетъ сіе послѣднее.

Губернское земское собраніе, въ засѣданіи 13-го декабря 1885 г., выслушавъ означенный докладъ управы, постановило: заключеніе этого доклада утвердить и внести въ смѣту на содержаніе переправъ и перевозовъ и охраненіе зданій и сооруженій въ теченіи 1886 г. 12,000 руб.

Наконецъ въ докладѣ своемъ очередному губернскому земскому собранію 1886 г., управа предлагала собранію слѣдующій между прочимъ вопросъ: поручить ли управѣ сдѣлать надлежащія изысканія и представить свои соображенія собранію по поводу *упрощенія шоссейныхъ сооруженій*, при чемъ въ случаѣ утвердительнаго отвѣта, необходимо вмѣнить въ обязанность управѣ попросить предварительно заключеній уѣздныхъ собраній и произвести изысканія при участіи уполномоченныхъ на то органовъ уѣздныхъ земствъ, для чего просить уѣздныя управы собрать своевременно экстренныя уѣздныя собранія, которыя и дадутъ свои заключенія, а также уполномочитъ для даннаго дѣла уѣздныя управы или особыхъ гласныхъ, при участіи которыхъ техникъ губернскаго земства и можетъ выработать тѣ или другія предположенія.

Губернское земское собраніе, въ утреннемъ засѣданіи 13-го декабря 1886 года, по означенному вопросу постановило между прочимъ: поручить губернской управѣ согласно докладу сдѣлать надлежащія изысканія и представить свои соображенія собранію по поводу *упрощенія шоссейныхъ сооруженій*; затѣмъ должность архитектора упразднить, пригласивъ вмѣсто его помощника техника съ окладомъ жалованья не свыше 1,800 р., которому и поручить какъ исполненіе обязанностей, лежавшихъ на архитекторѣ, такъ и работы по предполагаемымъ изысканіямъ шоссейныхъ сооруженій, подъ ближайшимъ наблюденіемъ техника, и другія работы по усмотрѣнію управы.

Изъ этого краткаго изложенія хода дѣла видно, что губернская земская управа, а также губернское земское собраніе, уже въ самомъ началѣ передачи земству шоссе, были проникнуты убѣжденіемъ, что мостовыя сооруженія шоссе не соотвѣтствуютъ ни своимъ типомъ, ни своею цѣнностію скромнымъ средствамъ земства, и что забота объ ихъ упрощеніи является одной изъ

существенныхъ заботъ, вызванныхъ передачею шоссейныхъ дорогъ изъ вѣдомства министерства путей сообщенія въ вѣдѣніе губернскаго земства.

Озабоченная приведеніемъ въ исполненіе постановленія губернскаго земскаго собранія отъ 13-го декабря 1886 г., губернская управа путемъ публикаціи и переписки съ разными учрежденіями старалась найти лицо, представляющее достаточно гарантіи въ успѣшномъ исполненіи возложеннаго на него порученія и, не найдя такое, журнальнымъ постановленіемъ отъ 4-го мая возложила на меня работу по производству изысканій объ упрощеніи шоссейныхъ сооруженій, независимо отъ исполненія моихъ прямыхъ обязанностей, разрѣшивъ при этомъ по моему усмотрѣнію приглашать помощниковъ и чертежниковъ, причемъ просила земскія управы уѣздовъ, въ предѣлахъ которыхъ пролегаетъ шоссе, оказывать технику зависящее съ ихъ стороны содѣйствіе.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію того, какимъ путемъ было достигнуто исполненіе возложеннаго на техника управою порученія, считаемъ нужнымъ сказать нѣсколько словъ относительно характера самой работы и достоинствъ ея выполненія.

Триста двадцать восемь верстъ протяженія во Владимірской губерніи шоссе и краткость времени оставшагося для исполненія порученія не дозволили мнѣ сдѣлать строго научныя подробныя мѣстныя изслѣдованія. Для этого надо было наблюдать весенніе разливы многихъ рѣкъ, площади ихъ бассейновъ, дѣлать топографическія съемки, нивеллировку, производить буреніе грунта, забивать пробныя сваи и т. д. Для исполненія этихъ работъ едва-ли достаточно будетъ и 2-хъ лѣтъ для одного техника, не только нѣсколькихъ мѣсяцевъ. Между тѣмъ ходъ вещей требовалъ часто непосредственнаго рѣшенія. Еще не приступлено было къ производству мѣстныхъ изслѣдованій, какъ въ Гороховецкомъ уѣздѣ обнаружилось, что три значительныя сооруженія пришли въ полную ветхость. Мосты №№ 25, 26 и 42 отказывались служить и становились опасными для проѣзда, всякій ремонтъ ихъ, даже значительный, былъ бы непроизводительною затратою и отсрочилъ бы только на весьма короткое время ихъ полное разрушеніе. Основываясь на наблюденіяхъ мѣстности, указаніяхъ мѣстной

управы и жителей и болѣе всего руководствуясь желаніемъ сократить расходы земства, приняты были рѣшенія, поддержанныя послѣ нѣкоторыхъ колебаній уѣздною земскою управою, которыя повели къ сокращенію въ уѣздѣ 90 погонныхъ саженъ деревянныхъ мостовъ или 360 кв. саж. мостовыхъ деревянныхъ настиловъ, причемъ на достиженіе столь блестящаго результата истрачена сумма меньшая, чѣмъ еслибъ возобновляли въ прежнемъ видѣ. Вотъ частный примѣръ того, что при добромъ желаніи со стороны техника и содѣйствіи со стороны мѣстныхъ учрежденій, такое дѣло, какъ упрощеніе сложныхъ сооруженій, есть дѣло простое, не требующее долгихъ, тщательныхъ и подробныхъ наблюденій, могущихъ тоже въ концѣ концовъ оказаться ошибочными.

Наглядный примѣръ того, что и въ нашей губерніи существуютъ зачастую уѣздныя земства, которыя ведутъ блестящимъ образомъ свое дорожное хозяйство, (конечно принявъ во вниманіе скромныя средства, которыя они тратятъ на этотъ предметъ), пользуясь изрѣдка или вовсе не пользуясь услугами техниковъ, показываетъ, что земское дорожное дѣло столько же зависитъ отъ личной честности и старанія исполнителей, какъ и отъ ихъ техническихъ познаній.

Эти примѣры должны служить убѣдительнымъ доказательствомъ того, что изъ тѣхъ наблюденій, какія были сдѣланы техникомъ съ уполномоченными уѣздныхъ земствъ лѣтомъ 1887 г., съ приложеніемъ свѣдѣній округа путей сообщенія, которыя были въ нашемъ распоряженіи, и практическихъ мѣстныхъ свѣдѣній, добытыхъ опросомъ свѣдущихъ лицъ, могъ составиться довольно основательный фундаментъ, на которомъ можно было строить проекты и соображенія объ упрощеніи и удешевленіи постройки и эксплоатаціи шоссейныхъ дорожныхъ сооруженій. Я не хочу этимъ сказать, чтобы основанія эти были безъ погрѣшности, а проекты вполнѣ окончательными; напротивъ, впослѣдствіи, приступая къ постройкѣ того или другаго сооруженія, придется обязательно провѣрить эти свѣдѣнія, гораздо съ большею точностью и большимъ запасомъ опыта по этой дорогѣ, чѣмъ имѣлъ составитель настоящихъ предположеній и мѣстныхъ изслѣдованій, но все-таки изслѣдованія эти съ большею или меньшею точностью укажутъ тотъ путь, слѣдуя по которому губернское земство придетъ къ систематическому сокращенію обременяющихъ его расходовъ по содержанію этого, какъ выразилась губернская управа въ одномъ

изъ своихъ докладовъ губернскому земскому собранію, печальнаго наслѣдія министерства путей сообщенія.

Только одно желаніе принести губернскому земству существенную пользу и убѣжденіе въ полной возможности достиженія этой цѣли дало мнѣ смѣлость, лицу въ этомъ дѣлѣ малоопытному, принять порученіе управы, столь для меня лестное и столь же трудное и если въ исполненіи этого порученія сдѣланы мною какія-либо ошибки, то я впередъ прошу снисхожденія къ моей работѣ, какъ со стороны членовъ собранія, такъ и лицъ, которыя будутъ интересоваться ею, или вопросомъ въ ней затронутымъ.

Работая надъ исполненіемъ возложеннаго на меня порученія и при этомъ проникнувшись желаніемъ земства упростить шоссейныя сооруженія и удешевить расходы по его содержанію, я нашелъ существенную поддержку въ тѣхъ уполномоченныхъ уѣздныхъ земствъ, которые въ силу утвержденнаго губернскимъ земскимъ собраніемъ доклада губернской управы приняли непосредственное участіе въ моихъ работахъ. Лица эти, состоя большею частію изъ гг. членовъ уѣздныхъ земскихъ управъ, были коротко знакомы съ земскимъ дорожнымъ дѣломъ и зачастую въ предѣлахъ своихъ уѣздовъ завѣдывали имъ; они своими практическими свѣдѣніями во многомъ восполняли недостатокъ подробныхъ изысканій, очень также часто ими были приглашаемы сторонніе лица, которыя прежде занимались работами по шоссе и сообщали очень цѣнныя свѣдѣнія; наконецъ, на основаніи показаній тѣхъ же гг. уполномоченныхъ, составлялись свѣдѣнія о силѣ движенія въ томъ или другомъ участкѣ шоссе, о стоимости тѣхъ или другихъ строительныхъ матеріаловъ въ томъ или другомъ мѣстѣ, на основаніи которыхъ можно было судить о степени экономической выгодности того или другаго типа сооруженій долговѣчнаго или временнаго (деревяннаго). Наконецъ гг. уполномоченные указывали на ту или другую рѣку, тотъ или другой оврагъ, которые по ихъ наблюденіямъ отличаются особою силою весеннихъ водъ, или ледоходовъ, на высшій уровень этихъ водъ, который былъ необходимъ для опредѣленія предѣла возможности пониженія моста. Послѣднія свѣдѣнія имѣлись, впрочемъ, относительно главнѣйшихъ мостовыхъ сооруженій въ чертежахъ ихъ, переданныхъ округомъ путей сообщенія губернской управѣ, гдѣ показанъ профиль мѣстности, чрезъ которую пролегаетъ сооруженіе и часто высшій уровень весеннихъ водъ.

Мѣстныя изслѣдованія производились мною не подрядъ по всѣмъ уѣздамъ, а по мѣрѣ того, какъ я освобождался отъ моихъ непосредственныхъ обязанностей—по оцѣнкѣ фабрикъ и заводовъ и по производству строительныхъ работъ. Такъ изслѣдованіе началось съ Александровскаго уѣзда и производилось тамъ, при участіи члена уѣздной управы А. Д. Быкова, 5-го и 6-го іюня; затѣмъ въ Переславскомъ уѣздѣ въ участкѣ отъ гор. Переславля до границы Александровскаго уѣзда, при участіи г. уполномоченнаго уѣзднымъ земскимъ собраніемъ казеннаго лѣсничаго С. И. Паплонскаго, 27-го іюня; въ участкѣ отъ гор. Переславля до границы Ростовскаго уѣзда, при участіи гг. уполномоченныхъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ уѣздныхъ гласныхъ Ѳ. І. Евреинова и М. М. Шаланина, 30-го іюня; въ Ковровскомъ и Судогодскомъ уѣздахъ, при участіи гг. членовъ уѣздныхъ управъ М. П. Манькова и казеннаго лѣсничаго И. В. Богданова, изслѣдованіе произведено 7-го іюня; во Владимірскомъ уѣздѣ въ участкѣ отъ города до границы Покровскаго уѣзда—іюля 14-го, участвовалъ же членъ уѣздной земской управы Г. М. Введенскій; въ участкѣ отъ города къ границѣ Ковровскаго уѣзда—предсѣдатель уѣздной земской управы Н. Н. Авдулинъ—17-го и 18-го іюля. Въ Гороховецкомъ уѣздѣ мѣстное изслѣдованіе производилось 5-го августа, при участіи члена управы А. В. Лашманова; въ Вязниковскомъ—11-го и 12-го августа, участвовалъ членъ управы П. Т. Мошенцевъ; наконецъ въ Покровскомъ уѣздѣ работа произведена совмѣстно съ членами уѣздной управы П. М. Ануфріевымъ и А. Е. Соколовымъ—20-го и 21-го августа и затѣмъ однимъ техникомъ 12-го и 16-го сентября. Такимъ образомъ на мѣстное изслѣдованіе дорожныхъ сооруженій и на собираніе объ нихъ мѣстныхъ свѣдѣній потребовалось 14 дней; если прибавить сюда время потраченное на то, чтобы явиться на мѣсто изслѣдованія изъ мѣста отправленія, пригласить уполномоченнаго уѣзднаго земства для занятій, а иногда и сторонніхъ лицъ, потребуется на уѣздъ $1^1/_2$ дня, а на 8 уѣздовъ 12 дней, то получимъ, что только на одни разъѣзды при собираніи мѣстныхъ свѣдѣній потрачено 26 дней.

Прежде, чѣмъ было приступлено къ производству мѣстныхъ изслѣдованій дорожныхъ сооруженій, была выработана программа вопросовъ, на которые должны дать отвѣтъ эти изслѣдованія. Вопросы эти расположены въ особомъ бланкѣ, прилагаемомъ въ от-

дѣлѣ „приложеній“. Ихъ можно раздѣлить на 5 группъ. *Отдѣлъ I.* „Свѣдѣнія о сооруженіи“, въ нее входятъ слѣдующіе вопросы: № сооруженія по передаточной описи, мѣсто нахожденія (на какой верстѣ, названіе рѣки, оврага и проч.), матеріалъ, изъ котораго построено сооруженіе, общее состояніе сооруженія: a) состояніе свай, b) состояніе балокъ, прогоновъ, подкосовъ и проч., c) всѣ ли болты, d) состояніе настила и перилъ. Когда и какъ ремонтировано въ послѣдній разъ. *Отдѣлъ II.* „Мѣстныя свѣдѣнія“. Велика-ли весенняя вода? Насколько подымается выше нормальнаго уровня? Есть-ли и силенъ-ли ледоходъ? Круты-ли берега и удобенъ-ли объѣздъ сооруженія лѣтомъ и зимою? Свѣдѣнія о качествѣ почвы. Сильно-ли въ данномъ участкѣ шоссе движеніе и въ какое время года оно усиливается? Разстояніе и стоимость перевозки отъ ближайшихъ рынковъ строительныхъ матеріаловъ. Сколько времени выдерживаетъ настилъ: продольный, поперечный. *Отдѣлъ III.* „Соображенія о ближайшемъ ремонтѣ“. Когда должно произвести ближайшій ремонтъ? Ремонтъ мостовыхъ опоръ, прогоновъ, балокъ, подкосовъ и проч. Настила и перилъ. Приблизительно исчисленіе и стоимость матеріаловъ и работъ. *Отдѣлъ IV.* „Заключенія“. Сколько времени, по мнѣнію составителей описи, можетъ простоять (при соотвѣтственномъ ремонтѣ) сооруженіе? Въ какомъ видѣ должно быть оно возобновлено — въ видѣ ли постояннаго долговѣчнаго сооруженія, или деревяннаго? Доводы въ пользу того или другаго устройства. Если сооруженіе останется деревяннымъ, то можетъ-ли оно быть упрощеннымъ, то-есть съуженнымъ, пониженнымъ и проч. Доводы въ пользу этого. Въ которомъ году должна быть перестройка? Описаніе и приблизительная стоимость проэктируемаго сооруженія. *Отдѣлъ V.* „Примѣчанія“. Во главѣ бланки значится названіе шоссе, уѣзда, время производства мѣстныхъ изслѣдованій и имена лицъ его производившихъ; въ концѣ описи подписи уполномоченнаго уѣзднаго земства и техника губернской управы.

Вотъ программа изслѣдованія дорожныхъ сооруженій шоссе и если она не отличается обиліемъ подробностей, то тѣмъ не менѣе включаетъ въ себя всѣ главнѣйшія основанія для составленія на основаніи ея проектовъ упрощеннаго типа сооруженій.

Запасшись такого рода свѣдѣніями и пополнивъ IV ихъ отдѣлъ заключеній предположеніями о перестройкѣ сооруженій послѣ того, какъ существующія придутъ въ ветхость, я имѣлъ

еще въ распоряженіи прекрасные чертежи округа путей сообщенія, которые, такимъ образомъ, пополняли свѣдѣнія, собранныя на мѣстѣ; это была, такъ сказать, прекрасная иллюстрація описи и предположеній на счетъ прежнихъ работъ округа путей сообщенія. Имѣя вышесказанныя данныя, я приступилъ къ составленію проектовъ упрощенныхъ сооруженій.

Дорожныя сооруженія, переданныя земству вмѣстѣ съ Московско-Нижегородскимъ и Московско-Ярославскимъ шоссе, должны быть по матеріалу, изъ котораго сдѣланы, и своей конструкціи, отнесены къ четыремъ группамъ: 1) *деревянныя сооруженія;* 2) *смѣшанныя*, т.-е. мостики на каменныхъ и кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами и деревянными настилками; 3) *каменныя* разныхъ пролетовъ трубы, преимущественно построенныя изъ кирпича, и 4) *чугунныя водо-пропускныя трубы*, засыпанныя сверху дамбами и зашоссированныя, діаметромъ отъ 0,1 саж. до 0,33 саж. Послѣднія двѣ группы, какъ относящіяся къ типу долговѣчныхъ сооруженій, въ мои предположенія объ упрощеніи не вошли и при мѣстномъ изслѣдованіи производители его ограничились ихъ бѣглымъ осмотромъ.

Проектируя деревянные мосты, я имѣлъ въ виду слѣдующее обстоятельство. Почти всѣ мосты шоссейныхъ дорогъ построены шириною въ 4 сажени. Ширина эта конечно была необходима въ то время, когда по шоссе было громадное движеніе, когда могли разъѣзжаться на мосту двѣ тройки, да кромѣ этого еще встрѣчаться пѣшеходы; но въ настоящее время при такомъ тихомъ движеніи, какъ теперь по шоссе, ширина моста въ 12 аршинъ становится положительною и не нужною роскошью; имѣя въ виду это обстоятельство, мною приняты два типа мостовъ: во-первыхъ—въ тѣхъ рѣкахъ, гдѣ по причинѣ крутизны береговъ и значительной глубины воды не возможно устроить объѣздъ безъ значительныхъ затратъ, гдѣ поэтому при малой ширинѣ моста въ одно полотно придется задерживать движеніе при всякомъ даже незначительномъ ремонтѣ настила, принятъ мостъ въ два полотна на 6-ти сваяхъ, шириною въ 10 арш., (см. черт. I въ концѣ книги); затѣмъ въ рѣчкахъ небольшихъ, при длинѣ не свыше 15 саж., и въ тѣхъ случаяхъ, когда не затруднительно устроить объѣздъ на случай ремонта, конечно при лѣтней и зимней дорогѣ (весною же всякій объѣздъ затруднителенъ), принято проектировать мосты шири-

ною въ 8 арш.; между перилъ 7;—при этой ширинѣ можетъ разъѣхаться пара и одиночка. Типъ этотъ встрѣчается очень часто на нашихъ проселочныхъ дорогахъ и принятъ Рязанскимъ земствомъ въ своихъ нормальныхъ чертежахъ (см. чер. II). Наконецъ только въ исключительныхъ случаяхъ, при самомъ сильномъ движеніи днемъ и ночью, преимущественно по близости городовъ оставляется прежняя ширина, т.-е. 4 саж. Далѣе въ отношеніи проектируемыхъ мостовъ принято за правило, что мосты должны быть *балочной системы*, что болѣе дорогая, сложная и требующая большей тщательности въ исполненіи, подкосная система оставляется; оставляется она также и потому, что подкосный мостъ уже по своей конструкціи долженъ быть выше балочнаго, такъ какъ необходимо, чтобы часть моста отъ основанія подкосовъ до настила не касалась полой воды и ледохода, а эта часть имѣетъ всегда значительную высоту; что касается *настила*, то онъ вездѣ принятъ досчатый—продольный двойной, хотя онъ нѣсколько дороже поперечнаго настила изъ накатника, но за то онъ имѣетъ слѣдующія преимущества: во-первыхъ—продольный настилъ даетъ болѣе покойную ѣзду и такимъ образомъ гораздо менѣе страдаетъ отъ толчковъ и разбивается ими; далѣе замѣчено, что движеніе направляется преимущественно по извѣстнымъ колеямъ и это преимущественно при движеніи обозовъ, гдѣ задняя лошадь вступаетъ вслѣдъ передней, отъ этого случается, что настилъ здоровый по краямъ, по срединѣ бываетъ совершенно измоченъ и выбитъ. Вотъ въ этихъ случаяхъ продольный настилъ имѣетъ передъ поперечнымъ неоцѣненное преимущество: среднія доски могутъ быть вынуты и замѣнены новыми, между тѣмъ какъ болѣе здоровыя боковыя могутъ быть оставлены на прежнихъ мѣстахъ, или же наконецъ при большей экономіи настилъ съ краевъ можетъ быть сдвинутъ къ срединѣ, а средній—переложенъ на края. Совсѣмъ другое бываетъ при поперечномъ настилѣ: накатникъ или пластинникъ совершенно здоровый по краямъ, выбитый по срединѣ колесами никуда больше не годится—развѣ на дрова. Кромѣ того при поперечномъ настилѣ требуется особо-внимательный надзоръ для того, чтобы тотчасъ же при появленіи выбоинъ замѣнять испорченный накатникъ, иначе отъ усиленныхъ толчковъ около него чрезвычайно скоро изнашиваются вполнѣ здоровыя накатины. *Перила* въ проектахъ принимались того же типа, какъ и на существующихъ мостахъ, построенныхъ округомъ путей сообщенія изъ круг-

лаго лѣса со стойками, прибитыми къ мостовымъ балкамъ. Наконецъ высота мостовъ, гдѣ только позволялъ высшій уровень весеннихъ водъ, понижалась, при чемъ съ существующаго полотна шоссе устраивались съѣзды; что же касается до длины мостовъ, то въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ полыя воды не требовали столь большихъ пролетовъ для свободнаго пропуска, длина эта укорачивалась подсыпкою дамбы. Очень часто при мѣстныхъ изслѣдованіяхъ встрѣчались деревянные мосты, проложенные черезъ глубокіе сухіе овраги, которые отличались высокой и дорогой конструкціей, а между тѣмъ количество водъ, черезъ нихъ пропускаемыхъ, было не столь значительно, чтобы вызывалась необходимость въ столь значительныхъ пролетахъ; короче сказать мосты эти играли скорѣе роль віадуковъ (то-есть путепроводовъ), чѣмъ мостовъ въ тѣсномъ смыслѣ. Вотъ въ этихъ то мѣстахъ, если при томъ по близости можно было достать недорого строительные матеріалы, я проектировалъ каменныя, засыпанныя сверху, трубы, по верху назначена булыжная мостовая и къ нимъ назначались съѣзды съ полотна шоссе въ $^1/_{10}$ уклона (см. чер. III). Проектируемыя трубы хотя отличаются прекрасными качествами: долговѣчностью и незначительнымъ расходомъ на ремонтъ, стóятъ часто—не дороже прежде здѣсь бывшихъ деревянныхъ мостовъ. Двѣ такія трубы построены въ текущемъ 1887 г. на Московско-Нижегородскомъ шоссе въ Гороховецкомъ уѣздѣ.

Въ томъ же Гороховецкомъ уѣздѣ на дамбѣ черезъ пойму рѣки Клязьмы отъ с. Краснаго къ Мячковской переправѣ существуетъ цѣлый рядъ дорогихъ и высокихъ мостовъ—5, общею длиною 252 саж.; высота ихъ и ширина не могутъ быть уменьшены: первая по причинѣ очень высокаго уровня весеннихъ водъ р. Клязьмы, вторая—по причинѣ значительной длины этихъ мостовъ, требующей для своей устойчивости соотвѣтственной ширины. Мосты эти во время постройки вызывались дѣйствительной необходимостью, старожилы помнятъ, что вода часто размывала дамбу и въ этихъ размытыхъ мѣстахъ устраивались мосты. Съ тѣхъ поръ прошло много времени, сосѣдній лугъ и сама дамба поросли сплошь лиственнымъ лѣсомъ (ива, осина и проч.). Рѣка Клязьма, встрѣчая весной въ дамбѣ сопротивленіе своему теченію, избрала своимъ главнымъ теченіемъ повидимому новое направленіе, на что указываютъ въ сосѣдствѣ дамбы многочисленныя озера „Старицы,“ и хотя ежегодно заросль, окружающая дамбу, и заливается весною

на прежнюю высоту, но вода эта тиха и ея теченіе настоль слабо, что подъ многими изъ мостовъ выросъ лѣсъ и если подъ нѣкоторыми изъ нихъ или по близости и есть вода, то это ничто иное, какъ оставшаяся „Старица“. Признаки, о которыхъ я говорилъ, прямо указываютъ на то, что многіе изъ мостовъ дамбы близъ Гороховца стали излишними и могутъ быть засыпаны и замѣнены дамбою безъ сколько нибудь значительнаго риска.

Что мысль объ излишествѣ столь значительнаго числа пролетовъ въ вышесказанной дамбѣ давно уже появилась у лицъ, имѣвшихъ дѣло съ шоссе и наблюдавшихъ весеннія воды вокругъ нея, это видно изъ того, что засыпка мостовыхъ пролетовъ начата была еще при управленіи округа путей сообщенія. Такъ, года за три до сдачи шоссе въ вѣдѣніе земства засыпанъ былъ мостъ съ значительнымъ пролетомъ на той же дамбѣ.

Вотъ тѣ соображенія, которыя заставили меня назначить мосты на Гороховецкой дамбѣ, исключая № $\frac{65}{38}$ въ засыпку. Засыпка эта въ настоящее время, какъ говорилось выше, уже начата и для начала засыпанъ мостъ № 42, длиною 60 саж. и 240 кв. саж. площади настила. Мостъ № 42 пришелъ въ окончательную ветхость и губернская управа по моему предложенію, поддержанному г. предсѣдателемъ Гороховецкой земской управы М. Н. Автократовымъ, предприняла его засыпку, которая въ настоящее время исполнена. Если и дальнѣйшее хозяйство на Гороховецкой дамбѣ пойдетъ въ этомъ направленіи, то оно обѣщаетъ въ будущемъ крупныя сбереженія расходовъ. Для того, чтобы еще съ большею увѣренностью слѣдовать намѣченному пути, придется весною будущаго 1888 года изслѣдовать скорость теченій водъ подъ различными мостами, обиліе ихъ и то, насколько повліяла на измѣненіе этихъ фактовъ засыпка 60 саженнаго пролета на мѣстѣ моста № 42.

Къ послѣдней категоріи деревянныхъ мостовъ, т.-е. назначенныхъ въ засыпку, слѣдуетъ отнести нѣсколько мостовъ, существованіе которыхъ положительно мнѣ необъяснимо. Мосты эти находятся или на уклонахъ, такъ что довольно было прочистить или углубить канаву, чтобы отвести отъ нихъ воду, или же былъ такой курьезъ, какъ въ Переславскомъ уѣздѣ, мостъ № $\frac{47}{61}$ длиною 10,5 саж., выс. 1 саж. расположенъ буквально на хребтѣ водораздѣла; въ обѣ стороны идутъ прекрасные уклоны и только

вокругъ самаго моста незначительная сырая лощинка (котловина). Конечно всѣ эти мосты должны быть упразднены и засыпаны.

Окончивъ теперь разсмотрѣніе основаній и соображеній, которыя имѣлись въ виду при проектированіи сооруженій, которыми предстояло замѣнить существующіе деревянные мосты, мы перейдемъ къ слѣдующимъ видамъ существующихъ дорожныхъ сооруженій, а именно: къ смѣшанному ихъ типу, т.-е. къ мостикамъ на каменныхъ и кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами.

Задавшись упрощеніемъ дорожныхъ сооруженій, нельзя было не обратить вниманіе на громадное количество мостиковъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами, число ихъ достигаетъ 134. Мостики эти, во время ихъ осмотра, частью были вполнѣ прочны и требовали развѣ ремонта мостовыхъ настиловъ, частью же стѣнки ихъ отъ атмосферныхъ вліяній и механическихъ причинъ обвалились и требовали капитальнаго ремонта, и хотя въ каждомъ въ отдѣльности ремонтъ ихъ былъ незначителенъ, но въ общемъ долженъ составить значительную сумму.

Конструкція рельсовыхъ мостовъ, конечно, прекрасная, всѣ части ихъ, за исключеніемъ брусьевъ подъ рельсами, шпалъ и настиловъ, отличаются долговѣчностью; но дѣло въ томъ, что значительная часть этихъ мостиковъ построена на очень незначительныхъ овражкахъ, по которымъ появляется вода, да и то незначительная, во время паводковъ и таянія снѣга. Въ обыкновенныхъ проселочныхъ дорогахъ вода эта прямо протекаетъ черезъ полотно дороги и отъ этого никто (или весьма мало) не страдаетъ. Что вода бываетъ незначительна, это видно изъ слѣдующаго: около половины мостиковъ имѣютъ высоту неболѣе $1\frac{3}{4}$ ар. (0,58 саж.); верхняя часть ихъ — настилъ, шпалы, рельсы и брусья подъ ними не заливаются водою, слѣдовательно, если исключить ихъ изъ общей высоты, то получимъ, что самая высокая вода подъ мостикомъ можетъ быть никакъ не выше $\frac{3}{4}$ арш. (0,25 саж.); если же мы разширимъ русло, то можно ее легко понизить до $\frac{1}{2}$ арш. или меньше. Вотъ съ этими мостиками, которые были роскошью дорого стоющей дороги, я проектирую слѣдующее измѣненіе: мостикъ разобрать и на мѣстѣ его пролета устроить отъ полотна дороги пологіе съѣзды и подъемы; образовавшіяся такимъ образомъ лотки вымостить камнемъ на мху, взятомъ изъ разобранныхъ стѣнокъ; что касается до стоимости работы, то

она съ избыткомъ окупится оставшимися отъ разобраннаго мостика рельсами. Вода, собравшаяся отъ таянія снѣга или отъ проливнаго дождя, будетъ протекать по поверхности лотка, не причиняя никакой помѣхи проѣзжающимъ по шоссе. Кромѣ мостиковъ, которые являются, какъ мы уже сказали, дорогою роскошью, есть мостики, которые дѣйствительно вызываются необходимостью, такъ какъ къ нимъ имѣютъ стоки воды съ значительныхъ бассейновъ или подъ ними протекаютъ постоянные ручьи, усиливающіеся до потоковъ послѣ таянія снѣговъ или паводковъ. Мостики эти я оставлялъ въ прежнемъ видѣ, но такъ какъ настилы ихъ были шириною 4 саж., то я съуживалъ ихъ до 7-ми ар. и вмѣсто шпалъ (изъ пластинника) и досчатаго настила по нимъ, я повсюду назначалъ круглый 5 вершковый накатникъ, хорошо осмоленный и сверху зашоссированный; такой шоссированный накатникъ можетъ стоять очень долго, много дольше досчатаго настила, не требуя при этомъ ремонта, кромѣ отъ времени до времени подсыпки щебня (см. чер. IV).

Въ Московской губерніи на земскихъ шоссе всѣ почти мостики сверху зашоссированы и признаются практичными. Впрочемъ и у насъ на шоссе есть довольно много примѣровъ, указывающихъ на прекрасныя качества шоссированныхъ настиловъ.

Такимъ образомъ, замѣною части рельсовыхъ мостиковъ мощеными лотками, мы съ одной стороны упраздняемъ множество сооруженій съ деревяннымъ настиломъ, съ другой стороны, съузивъ остальные мостики до семи арш., т.-е. на 5 арш., мы тѣмъ самымъ уменьшаемъ и эти настилы въ значительной степени. Наконецъ, нѣкоторая, впрочемъ, незначительная часть замѣняемыхъ лотками мостиковъ назначена къ постановкѣ на мѣстахъ деревянныхъ трубъ или даже деревянныхъ мостовъ, болѣе значительнаго протяженія.

Такимъ образомъ сокращеніе деревянныхъ настиловъ, предпринятое при проектированіи сооруженій замѣняющихъ существующіе деревянные мосты, послѣдовательно проводилось и въ отношеніи рельсовыхъ мостиковъ.

Покончивъ съ деревянными мостами и рельсовыми мостиками, остается сказать нѣсколько словъ о постоянныхъ сооруженіяхъ переданнаго земству шоссе: кирпичныхъ (трубахъ) и чугунныхъ водо-пропускныхъ трубахъ. Какъ мы уже сказали ранѣе, при

производствѣ мѣстныхъ изслѣдованій, мы ограничивались ихъ бѣглымъ осмотромъ, имѣя въ виду то обстоятельство, что сооруженія этихъ типовъ упрощенію и измѣненіямъ не подлежали; тѣмъ не менѣе замѣчено было, что большинство кирпичныхъ трубъ находится въ прекрасномъ состояніи и по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ ремонта не потребуютъ, но у нѣкоторыхъ изъ нихъ замѣчены были болѣе или менѣе серьезныя поврежденія: такъ—у трубы $№\frac{69}{10}$ въ с. Боголюбовѣ обвалились совершенно два крыла и третье дало сильныя трещины и ремонтъ ихъ обойдется довольно дорого. Наконецъ, *чугунныя* трубы всѣ въ прекрасномъ состояніи, не требуютъ никакого ремонта и вполнѣ достигаютъ цѣли. Въ виду крайней дешевизны въ настоящее время чугунной отливки (отъ 1 р. 20 к. пудъ), мнѣ кажется, что на этотъ видъ слѣдовало-бы обратить серьезное вниманіе, въ особенности, гдѣ вода не очень значительна, а берега круты и высоки, что не дозволяютъ устроить лотка (см. чер. № V).

Въ Александровскомъ уѣздѣ есть труба $№\frac{22}{28}$ діаметромъ 0,33 (1 ар.), черезъ которую течетъ постоянный ручей, а весною и порядочная вода; не смотря на незначительный сравнительно ея діаметръ, она работаетъ прекрасно. Вотъ почему во всѣхъ случаяхъ, гдѣ это было возможно, я назначалъ чугунныя трубы, которыя хотя одновременно и будутъ стоить порядочно, (не дороже впрочемъ другихъ типовъ), но за то впослѣдствіи не потребуютъ совершенно никакихъ затратъ и заботъ.

Вотъ въ краткомъ изложеніи тѣ данныя и принципы, которыми я руководствовался при составленіи проектовъ сооруженій, которыя должны замѣнить существующія неэкономныя сооруженія шоссе.

Назначая сооруженія, которыя должны были замѣнить существующія при послѣдующемъ веденіи дорожнаго хозяйства, я поступалъ съ согласія уполномоченныхъ уѣздныхъ земствъ; только въ двухъ случахъ въ Покровскомъ уѣздѣ не было достаточно много ихъ полнаго согласія на назначеніе того или другаго проекта, въ виду разногласія (колебанія г.г. уполномоченныхъ) въ выборѣ между мостомъ и переправою. Вотъ почему на эти сооруженія составлено по два проекта, для того, чтобы губернское собраніе могло выбрать тотъ или другой изъ нихъ.

Для большаго же выясненія губернскому собранію сущности

этого дѣла представляю самый докладъ, поданный мною губернской управѣ 19-го сентября 1887 г.

Весною сего 1887 г. Покровская управа, озабоченная обезпеченіемъ безостановочнаго движенія по М.-Н. шоссе, просила губернскую управу командировать меня для осмотра моста черезъ р. Киржачъ, пришедшаго въ ветхость и казавшагося опаснымъ для проѣзда, а также объѣзднаго мостика черезъ р. Пекшу, конструкція котораго не обѣщала, что онъ можетъ выстоять весеннее половодіе. Результаты осмотра выражены въ составленныхъ актахъ за подписью моею и двухъ членовъ Покровской управы. Изъ этихъ актовъ было видно, что хотя Киржачскій мостъ не настолько плохъ, чтобы угрожать опасностью, но во всякомъ случаѣ ремонтъ его и дальнѣйшая поддержка составляютъ настолько большой расходъ (до 3,000 руб. единовременно и 400 р. ежегодно), что устройство переправы даже съ значительною единовременною затратою (около 1,000 р.) оказывается выгоднымъ, въ особенности если принять во вниманіе, что поддержанный мостъ можетъ простоять еще не болѣе 6 лѣтъ (въ актѣ 8) и затѣмъ земство останется въ томъ же положеніи, какъ и нынѣ, т.-е. придется выбирать между мостомъ и переправою. Что касается до Пекшинскаго моста, то въ виду краткости времени, недопускающей предпринять что нибудь капитальное, рѣшено было въ половодіе устроить переправу, разобравъ временный мостикъ и загрузивъ камнемъ дамбочку, что и было исполнено.

Губернская управа усмотрѣвъ изъ актовъ, что для земства болѣе выгодно устроить на р. Киржачѣ переправу, а также руководствуясь постановленіемъ губернскаго земскаго собранія, предложившаго при перестройкѣ дорожныхъ сооруженій шоссе, переходить къ простѣйшимъ типамъ, постановила: ветхій мостъ на р. Киржачѣ продать съ торговъ, тоже сдѣлать и съ вполовину разобраннымъ управленіемъ путей сообщенія старымъ Пекшинскимъ мостомъ, устроивъ вмѣсто ихъ переправу, а въ отношеніи р. Пекши—согласно акту. Постановленіе губернской управы исполнено Покровскою управою, съ тою разницею, что мостъ на р. Киржачѣ, за краткостью времени, сломанъ не былъ и оставленъ до слѣдующей зимы, съ обязательствомъ купившаго поддерживать по немъ сообщеніе.

Вотъ въ какомъ видѣ находился вопросъ о сооруженіяхъ на рѣкахъ Киржачѣ и Пекшѣ, когда въ августѣ мѣсяцѣ, исполняя порученіе губернской управы, я приступилъ къ подробнымъ изы-

сканіямъ дорожныхъ сооруженій Покровскаго уѣзда. *Мосты* черезъ р. Киржачъ и Пекшу находятся почти въ одинаковыхъ условіяхъ: длина ихъ (40 сажен.) одинакова, ширина (4 сажен.) тоже, высота ничтожно разнится (4,5 саж. и 4,35 саж.) всего на 6 вер. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ мѣстѣ уровень воды, кромѣ естественныхъ причинъ — дождей, паводковъ и проч., подвержены колебаніямъ, вслѣдствіе того, что по близости ихъ устроены заведенія, работающія водою. Ледоходъ на обѣихъ рѣкахъ очень силенъ, на Пекшѣ же онъ еще сильнѣе, такъ какъ прудъ мельницы находится выше моста, что вызываетъ ледоходъ толстаго прудоваго льда (на Киржачѣ прудъ находится ниже моста). Движеніе черезъ р. Киржачъ нѣсколько оживленнѣе, чѣмъ на р. Пекшѣ. Относительно удобства работъ могу сказать, что на Пекшѣ дно рѣки сплошь покрыто пеньками спиленныхъ свай 2 или 3 прежде здѣсь бывшихъ мостовъ. Сваи эти очень трудно и дорого выдергивать, а невыдернутыя онѣ представляютъ серьезную помѣху къ забивкѣ новыхъ свай. На р. Киржачѣ, если это препятствіе гораздо слабѣе, за то по увѣренію мѣстныхъ жителей есть пролеты моста, загруженные булыжникомъ, который тоже можетъ затруднить забивку свай. Вотъ краткій обзоръ условій постройки на обѣихъ рѣкахъ мостовъ, условія эти до того неразнообразны, что безъ большой погрѣшности можно принять ихъ одинаковыми, что для простоты я и сдѣлаю, и все, что я скажу объ одной рѣкѣ и сооруженіяхъ на ней, должно цѣликомъ отнести и къ другой. Желая болѣе обстоятельно ознакомить губернскую земскую управу съ даннымъ вопросомъ, я составляю два проекта моста и переправы, сравню ихъ выгоды и неудобства, окончательное же рѣшеніе вопроса, я представляю на усмотрѣніе губернской управы.

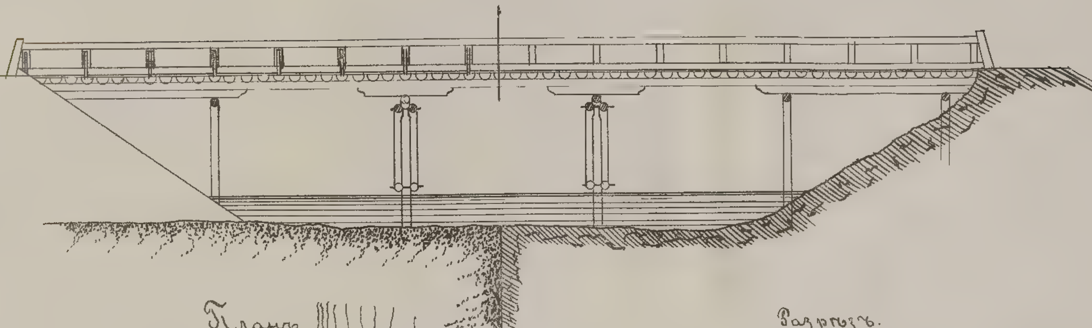
Мостъ черезъ р. Пекшу и Киржачъ долженъ быть простой конструкціи, чѣмъ прежде существовавшіе. Нивеллировка мѣстности, свѣдѣнія округа путей сообщенія и мои опросы мѣстныхъ жителей согласно показали, что мосты эти могутъ быть понижены противъ существующихъ на 1 саж. безъ малѣйшей для нихъ опасности, при томъ условіи, чтобы они были балочной системы; этой системы я держался при составленіи проекта. Сдѣлать мостъ уже 4-хъ саж. не представляется возможнымъ въ виду его устойчивости и значительной длины. Стоимость такого моста, построеннаго сообразно представляемому при семъ проекту, должна быть

Проектъ

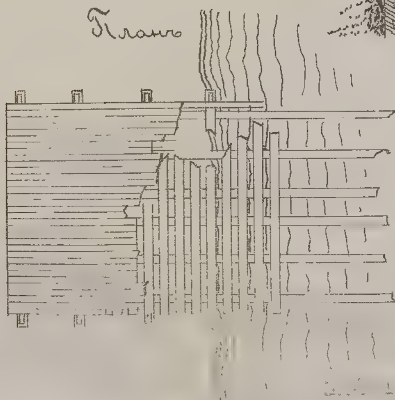
Деревяннаго балочнаго моста длиною 15 саж: шир. 10 арш. выс. 7 арш.
чрезъ р. Добно въ замѣнъ № 21/27 на Ярославск. шоссе.

Александровскаго уѣзда.

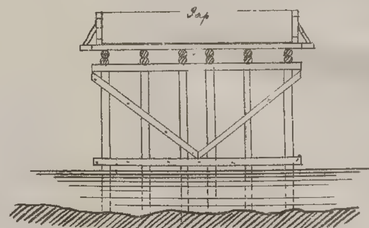
Черт. I.



Планъ



Разрѣзъ.



Масштабъ

3 4 с.

не менѣе 125 р. за погонную сажень, т.-е. за 40 саж. 5,000 р. Къ этому мосту надо сдѣлать 9 прочныхъ ледорѣзовъ, окованныхъ желѣзомъ, цѣною не ниже 400 руб. каждый, что составитъ 3,600 руб. Для того, чтобы понизить дамбу на 1 саж. съ разстоянія 30 саж. съ каждой стороны, всего около 200 кубовъ земляной работы съ снятіемъ щебеночной корки и разсыпкою ея вновь, потребуется 600 руб. Всего устройство моста обойдется въ 9,200 руб. единовременно, при ежегодномъ затѣмъ расходѣ въ 250 р.; причемъ мостъ простоитъ 14 лѣтъ. Если спиленныя сваи на рѣкѣ Пекшѣ придется выдергивать или отвести мостъ на новое мѣсто и строить новую дамбу, то цѣнность сооруженія выразится въ единовременномъ расходѣ около 10 тысячъ руб.

Переправа на вышесказанныхъ рѣкахъ должна быть двоякаго рода: въ половодіе, когда воды настолько высоки, что покрываютъ всѣ мели, спиленныя сваи и прочія препятствія; для этой переправы самое удобное мѣсто, это мѣсто существовавшихъ прежде мостовъ, только на дамбѣ долженъ быть устроенъ къ водѣ пологій вымощенный камнемъ на мху съѣздъ, протянутъ съ дамбы на дамбу канатъ и такъ далѣе (какъ на рѣкѣ Колокшѣ, Владимірскаго уѣзда). Для устройства лѣтней переправы надо сначала по резерву шоссе съ лѣвой стороны, считая отъ гор. Покрова, (какъ на Киржачѣ, такъ и на Пекшѣ) насыпать дамбу высотою въ 2 арш., на счетъ земли снятой со старой дамбы для устройства по вышесказанному весенней переправы. Впослѣдствіи, когда вода начнетъ понижаться, переправу переводятъ на новое мѣсто, гдѣ она должна производиться на плоту по натянутому канату между устроенными дамбами и съѣздами къ водѣ. Для того, чтобы колебанія уровня рѣки и прибрежныя мели не мѣшали движенію, устроено особое приспособленіе, состоящее въ томъ, что наклонные подмостки упираются въ два плавучихъ плота, подымаются и спускаются вмѣстѣ съ ними съ измѣненіемъ уровня воды. Для этой цѣли они снабжены въ неподвижныхъ обращенныхъ къ берегу концахъ шарнирами.

Устройство это видно изъ прилагаемаго проекта съѣздовъ. Что касается до лѣтнихъ объѣздныхъ дамбочекъ и переправы, то они видны на прилагаемомъ топографическомъ планѣ мѣстности. Стоимость земляной работы при устройствѣ переправы почти таже, какъ при устройствѣ моста, около 250 кубовъ на 750 руб. (по-

лагая въ томъ числѣ устройство мостовъ). Устройство плота, лодокъ, съѣздовъ и прочее обойдется не дороже 1,200 рублей. Всего единовременно около 2,000 р. (1,950 р.), при ежегодномъ расходѣ въ 500 р. Сравнивая эти два рода дорожныхъ сооруженій и сопоставляя цифру стоимости устройства моста 9,200 р., при ежегодномъ расходѣ въ 250 р. на ремонтъ (уменьшено) и стоимость устройства переправы 200 р., при ежегодномъ расходѣ на ея содержаніе 500 р., мы должны заключить, что несомнѣнно переправа въ экономическомъ отношеніи дешевле земству.

Другое дѣло, если мы станемъ разбирать, что удобнѣе для жителей и проѣзжающихъ по шоссе; первенство тогда конечно останется на сторонѣ постояннаго моста, хотя въ моемъ проектѣ переправы неудобства и возможныя задержки и остановки низведены до minimum'а и постоянство переправы вполнѣ обезпечено. Въ виду, во-1-хъ, постановленія губернскаго земскаго собранія объ упрощеніи и удешевленіи шоссейныхъ сооруженій; во-2-хъ, что на устройство переправы уже сдѣланы нѣкоторыя затраты: построена на рѣкѣ Киржачѣ изба, куплены лодки, заготовленъ лѣсъ для плотовъ и т. д.; въ-3-хъ, въ виду высокой цѣнности мостовъ, требующихъ дорогихъ и крѣпкихъ ледорѣзовъ при значительныхъ ледоходахъ, я лично склоняюсь въ пользу устройства переправъ, не предрѣшая этимъ самого вопроса и оставляя его цѣликомъ на благоусмотрѣніе губернской управы. Въ заключеніе считаю умѣстнымъ заявить, что устройство упрощенной конструкціи мостовъ потребуетъ пониженія дамбы на 1 саж., тоже потребуется и для устройства весенней переправы (на дамбѣ). Снятая съ дамбы земля можетъ быть навалена въ видѣ новой объѣздной дамбочки рядомъ на резервѣ и это т.-е. насыпка дамбочки не потребуетъ особой приплаты; такимъ образомъ каково бы ни было рѣшеніе управы—устроить ли переправу или строить постоянный мостъ по моему проекту, земляная работа должна быть произведена (съ малою разницею). Въ виду того, чтобы не остаться безъ проѣзда весною 1888 г., я находилъ бы нужнымъ нынѣшнею же осенью приступить къ исполненію земляныхъ работъ, какъ на рѣкѣ Киржачѣ, такъ и на Пекшѣ и, приготовивъ дамбы въ случаѣ рѣшенія строить мостъ, заняться этимъ зимою; при устройствѣ же переправы, имѣя готовые съѣзды, будетъ незатруднительно и недолго устроить деревянные подвиж-

ные подмостки и плоты къ нимъ по проекту, а равно связать для весенней переправы двѣ лодки общимъ настиломъ.

Губернская управа, желая собрать по вопросу, возбужденному вышеизложеннымъ докладомъ техника, возможно полные отзывы, предложила докладъ этотъ на обсужденіе Покровскаго уѣзднаго земскаго собранія, которое 27-го сентября 1887 г. постановило, значительнымъ большинствомъ голосовъ, устроить на рѣкѣ Пекшѣ и Киржачѣ постоянные мосты.

Покончивъ съ вопросомъ о назначеніи проектовъ упрощенныхъ сооруженій, которыми слѣдовало замѣнить существующія на шоссе, переданномъ въ вѣдѣніе земства, оставалось ихъ разцѣнить, т.-е. опредѣлить стоимость ихъ возведенія. Кому неизвѣстно, что стоимость сооруженія зависитъ отъ двухъ величинъ: отъ стоимости рабочей силы и стоимости матеріаловъ, изъ которыхъ возводится сооруженіе. Стоимость рабочей силы въ нашей губерніи, изобилующей всякаго рода мастерами строительнаго дѣла, собственно говоря невысока; она до нѣкоторой степени варьируется по нѣкоторымъ уѣздамъ. Для того, чтобы видѣть эти измѣненія, предлагаемъ при этомъ таблицу цѣнъ на рабочія руки по свѣдѣніямъ уѣздныхъ управъ за лѣто 1887 г., дополненныя свѣдѣніями городскихъ управъ. (См. табл. № 1-й).

Ц Ѣ Н Ы

Таблица № I.

на рабочія руки по свѣдѣніямъ уѣздныхъ управъ* за лѣто 1887 года.

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	Каменотесъ.		Каменщикъ.		Слесарь.		Кузнецъ.		Плотникъ.		Дерновкладч.		Мостовщ.		Пильщикъ.		Конопат.		Землекопъ.		Чернорабочій.		На 10 вер. одноконн. подв. съ проводн.	
		Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
1	Переславскій	1	50	1	20	1	20	1	—	1	10	1	—	1	10	1	50	1	20	1	—	—	80	1	50
2	Александровскій	—	—	1	—	1	25	1	25	1	—	1	—	1	—	1	—	—	90	—	80	—	50	2	—
3	Покровскій	1	—	1	10	1	20	1	5	1	10	1	—	1	10	1	10	1	5	—	80	—	62	1	67
4	Владимірскій.	1	10	1	5	1	10	—	90	1	—	1	—	—	80	—	80	—	90	—	60	—	55	1	20
		по город.																							
5	Ковровскій	1	20	—	90	—	90	1	—	—	85	—	75	—	85	1	—	—	90	—	85	—	70	1	50
6	Судогодскій	1	—	1	—	1	10	1	20	—	90	—	60	—	90	1	—	—	80	—	75	—	60	1	50
7	Вязниковскій	1	10	1	—	1	25	—	75	1	—	—	80	—	80	1	—	—	70	—	70	—	40	1	10
		по городу.										по городу.								по город.					
8	Гороховецкій.	—	95	—	50	1	20	—	55	—	70	—	90	1	—	1	—	—	95	—	95	—	50	1	25
		по город.				по город.						по городу.						по городу.							

* *Примѣчаніе.* Дополнена свѣдѣніями городскихъ управъ.

Разсматривая внимательно эту таблицу, мы видимъ, что колебанія цѣнъ на рабочія руки довольно значительны. Напримѣръ, если взять цѣны на каменьщиковъ, то высшая цѣна на этотъ родъ труда будетъ въ Переславскомъ уѣздѣ 1 р. 20 к., затѣмъ въ Покровскомъ 1 р. 10 к. и т. д., въ Ковровскомъ уѣздѣ она понижается до 90 к. и, наконецъ, въ Гороховецкомъ — достигаетъ 50 к. за лѣтній рабочій день! Послѣдняя цѣна, если и существовала, то во всякомъ случаѣ или была случайною, или же относилась не къ настоящимъ каменьщикамъ-мастерамъ, на которыхъ цѣна держится всегда въ опредѣленной нормѣ, спускающейся не ниже справочныхъ цѣнъ по Ковровскому уѣзду 90 к., такъ какъ она поддерживается близостью столицы, гдѣ всякій мастеръ-каменьщикъ найдетъ себѣ вѣрный, хорошій заработокъ. Такимъ образомъ, если отбросить цѣны Гороховецкаго уѣзда, какъ неподходящія къ дѣйствительности, то получимъ, что цѣны на каменьщиковъ колеблятся отъ 1 руб. 20 коп. до 90 коп., т.-е. около 30%.

Тоже самое замѣчается и по отношенію плотниковъ, гдѣ цѣны съ 1 р. 10 к. въ Переславскомъ уѣздѣ падаютъ до 85 к. въ Ковровскомъ уѣздѣ и 70 к. въ Гороховецкомъ уѣздѣ. Опять, если не считать Гороховецкій уѣздъ (по тѣмъ же причинамъ), получимъ колебаніе въ 30%.

Тоже самое испытываютъ и справочныя цѣны на землекоповъ; онѣ колеблятся отъ 1 р. до 70 к. Наконецъ, самое большое колебаніе повидимому до 50% испытываютъ цѣны на чернорабочихъ отъ 80 к. до 40 к. Придерживаясь вышесказанныхъ справочныхъ цѣнъ, доставляемыхъ уѣздными земскими управами, можно было-бы распредѣлить уѣзды въ слѣдующемъ порядкѣ: Переславскій, Александровскій, Покровскій, Владимірскій, Судогодскій, Вязниковскій, Ковровскій и Гороховецкій, гдѣ уѣзды въ началѣ отличаются болѣе высокою цѣною на рабочій трудъ, чѣмъ уѣзды въ концѣ.

Еслибы для оцѣнки сооруженій и опредѣленія стоимости ихъ возведенія мы взяли справочныя цѣны, то, поступивъ формально вполнѣ правильно, мы могли впасть въ значительную ошибку. При производствѣ значительныхъ работъ на протяженіи нашей губерніи пространства и границы уѣздовъ не играютъ почти никакой роли; работы, напримѣръ, въ Ковровскомъ уѣздѣ производятся зачастую каменьщиками Владимірскаго уѣзда, гдѣ цѣна

справочная въ уѣздѣ достигаетъ 1 р. 5 к., между тѣмъ въ Ковровскомъ уѣздѣ справочная цѣна каменьщика только 90 коп. Еслибы во Владимірскомъ уѣздѣ дѣйствительно существовала столь высокая по сравненію съ Ковровскимъ уѣздомъ цѣна, то Владимірскому каменьщику не было-бы никакого разсчета отправляться для заработка въ Ковровскій уѣздъ. Возьмемъ другой примѣръ. Два смежныхъ уѣзда—Гороховецкій и Вязниковскій, почти на границѣ этихъ двухъ уѣздовъ есть цѣлая мѣстность, заселенная каменьщиками (Кожинская волость). Чѣмъ объяснить, что цѣна въ Вязниковскомъ уѣздѣ на каменьщицкій рабочій день 1 р., вдвое выше, чѣмъ въ Гороховецкомъ уѣздѣ—50 к. Итакъ изъ этого разсужденія мы выводимъ слѣдующее правило: 1) *что при значительныхъ работахъ, цѣны на рабочія руки въ предѣлахъ Владимірской губерніи не зависятъ отъ границъ уѣздовъ, а опредѣляются скорѣе спросомъ на рабочихъ въ столицѣ.* 2) *Что на цѣнность работы не вліяетъ сдѣлана-ли она мѣстными или пришлыми рабочими;* такъ при постройкѣ Мальцовскаго училища на ряду съ Владимірскими каменьщиками работали каменьщики Гороховецкаго уѣзда; точно также въ нынѣшнее лѣто близъ гор. Гороховца при засыпкѣ пролета моста № 42, съ Гороховецкими землекопами работали Смоленскіе—и 3) наконецъ, *принявъ среднія изъ справочныхъ цѣнъ въ уѣздахъ,* мы будемъ *ближе къ истинѣ,* чѣмъ принявъ для каждаго уѣзда *справочныя цѣны* подлежащей уѣздной земской управы.

Выяснивъ себѣ вопросъ, въ какой мѣрѣ мы можемъ пользоваться справочными цѣнами на рабочія руки, перейдемъ къ цѣнамъ на другой элементъ стоимости работъ, а именно къ справочнымъ цѣнамъ на строительные матеріалы. (См. табл. № II).

Таблица № II.

Ц Ѣ Н Ы

на матеріалы по свѣдѣніямъ уѣздныхъ управъ * за лѣто 1887 года.

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	Камень бутовый—куб. саж.		Булыжный камень—куб. саж.		Кирпичъ красный—за 1,000.		Известка негашеная—пудъ.		Бревенъ сосновыхъ—длин. 15 арш., толщ. 7 верш.		Бревенъ сосновыхъ—длин. 15 арш., толщ. 6 верш.		Бревенъ сосновыхъ—длин. 12 арш., толщ. 6 верш.		Тожe—длин. 12 арш., толщ. 5 верш.		Бревенъ сосновыхъ—длин. 8 арш., толщ. 4 верш.		Досокъ сосновыхъ—длин. 12 арш., толщ. 3 дюйм.		Досокъ сосновыхъ—длин. 8 арш., толщ. 3 дюйм.		Пластинъ—дл. 9 арш., ширин. 6 верш.	
		Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
1	Переславскій. . . куб. саж.	35	—	45	—	17	—	—	50	6	—	5	—	3	50	2	75	—	90	—	—	—	90	—	90
2	Александровскій. . „ „	35	—	по город. 40	—	16	—	—	35	—	—	4	50	3	50	3	—	1	25	—	—	—	—	—	—
3	Покровскій. . . . „ „	20	—	по город. 25	—	13	—	—	20	—	—	по город. —	—	3	—	2	80	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Владимірскій. . . „ „	50	—	50	—	12	—	—	22	8	—	6	—	3	75	2	50	—	90	3	60	1	90	1	50
		по городу.								по городу.				по городу.						по городу.					
5	Ковровскій. . . . „ „	11	—	30	—	11	—	—	18	10	—	8	—	4	—	3	50	—	60	1	17	—	78	—	85
6	Судогодскій . . . „ „	—	30	15	—	12	—	—	18	3	20	2	80	8	25	5	75	—	75	по город. 2	75	1	20	по город. 2	—
		за возъ.								по городу.															
7	Вязниковскій. . . „ „	20	—	25	—	10	—	—	—	3	50	3	—	2	70	1	40	1	80	—	—	—	—	1	40
		по городу.								по городу.								по город.							
8	Гороховецкій . . . „ „	15	—	45	—	9	—	—	23	2	15	1	85	1	—	—	80	—	40	—	—	—	—	—	—
		по городу.																							

* *Примѣчаніе.* Дополнены свѣдѣніями городскихъ управъ.

Если справочныя цѣны на рабочія руки и отличались, какъ мы уже доказали, своею малою пригодностью при производствѣ значительныхъ работъ, то и справочныя цѣны на матеріалы отличаются тоже не меньшею неопредѣленностью, не говоря уже о томъ, что на нѣкоторые матеріалы, самые необходимые въ обыденной жизни, напримѣръ—половой тесъ, цѣны вовсе не показаны; существуетъ не меньше указаній на то, что вѣдомость объ нихъ составляется крайне небрежно, напримѣръ 12 арш. бревно, толщиною 5 вершк., въ Судогодскомъ уѣздѣ показано цѣною 5 р. 75 к., между тѣмъ какъ въ гор. Владимірѣ, получающемъ лѣсной матеріалъ изъ Судогодскаго уѣзда, тоже бревно стоитъ 2 р. 50 к. Несмотря на эти частныя несообразности, изъ прилагаемой таблицы можно совершенно вѣрно заключить, что цѣны на кирпичъ въ уѣздахъ, чрезъ которые пролегаетъ М.-Н. шоссе, понижаются съ удаленіемъ отъ Москвы почти правильно; такъ—въ Покровскомъ уѣздѣ тысяча кирпича стоитъ 13 р., во Владимірскомъ—12 р., Судогодскомъ—12 р., Ковровскомъ—11 руб., Вязниковскомъ—10 руб. и Гороховецкомъ—9 р. Въ уѣздахъ, расположенныхъ по М.-Я. шоссе, цѣны на кирпичъ гораздо значительнѣе: въ Переславскомъ—17 р., въ Александровскомъ—16 р. Цѣны на известку увеличиваются съ удаленіемъ отъ Ковровскаго уѣзда, гдѣ она приготовляется. Цѣны на бутовый камень зависятъ отъ его мѣстонахожденія, который имѣется въ Гороховецкомъ уѣздѣ, гдѣ бутъ стоитъ 15 р. кубикъ, въ Ковровскомъ—11 р. куб., въ Судогодскомъ—10 р. Булыжный камень собирается въ уѣздахъ Покровскомъ, гдѣ онъ стоитъ 25 р. куб. саж., Судогодскомъ—15 р., Ковровскомъ—30 р. Въ остальныхъ уѣздахъ цѣна на эти строительные матеріалы зависитъ отъ дальности ихъ перевозки, отъ мѣстъ нахожденія. Изъ этого видно, что къ числу самыхъ дорогихъ, въ отношеніи каменныхъ строительныхъ матеріаловъ, уѣздовъ, должно отнести Переславскій и Александровскій; затѣмъ середину занимаютъ Покровскій, Владимірскій и Вязниковскій, наконецъ къ числу самыхъ дешевыхъ уѣздовъ должно безусловно отнести—Ковровскій, Судогодскій и Гороховецкій. Дѣленіе это по тремъ группамъ уѣздовъ не совсѣмъ вѣрно, такъ какъ, напримѣръ, часть Владимірскаго уѣзда, прилегающаго къ Ковровскому и Судогодскому уѣздамъ, будетъ пользоваться болѣе дешевымъ метеріаломъ, чѣмъ противуположная сторона; но вообще говоря, если примемъ стоимость возведенія ка-

кого-либо каменнаго сооруженія въ I группѣ уѣздовъ во сто р., то во II—стоимость его выразится въ 75 р., а въ III группѣ—въ 66 р. Казалось бы, смотря на справочныя цѣны на матеріалы, что разница стоимости возведенія сооруженія должна быть гораздо значительнѣе, но если вспомнимъ, что кромѣ цѣнъ на матеріалы, на стоимость возводимой постройки вліяютъ еще цѣны рабочихъ рукъ и разные дополнительные расходы, а эти послѣдніе, какъ мы полагаемъ, остаются повсюду одинаковыми, то станетъ ясно, что разница стоимости постройки по уѣздамъ не будетъ значительнѣе. Впрочемъ принятіе нѣсколько возвышенныхъ нормъ, при опредѣленіи стоимости сооруженій и при составленіи смѣтъ, требуется осторожностью, такъ какъ существуетъ множество непредвидѣнныхъ случайностей, неуловимыхъ при составленіи даже подробныхъ смѣтъ, которыя могутъ повліять возвышающимъ образомъ на стоимость сооруженія и это обстоятельство бываетъ особенно часто при возведеніи гидро-техническихъ сооруженій.

И такъ по отношенію каменныхъ сооруженій примемъ съ извѣстнымъ приближеніемъ: *стоимость сооруженій въ уѣздахъ I группы будетъ на 33% дороже II и на 50% дороже III группы уѣздовъ.*

Теперь перейдемъ къ вопросу—на сколько можетъ быть принята для разцѣнки деревянныхъ сооруженій та или другая справочная цѣна на лѣсные матеріалы. Достаточно бѣглаго взгляда на таблицу, чтобы замѣтить, что колебанія въ нихъ гораздо менѣе значительны, чѣмъ въ цѣнахъ на каменные матеріалы. Да это и понятно. М.-Я. шоссе пролегаетъ лѣсною мѣстностью, питающею своимъ матеріаломъ лѣсные склады Москвы. По М.-Н. шоссе, хотя существуютъ, напримѣръ, во Владимірскомъ, частію въ Вязниковскомъ и Гороховецкомъ уѣздахъ значительные промежутки безъ лѣса, но въ сторонѣ въ большемъ или меньшемъ отдаленіи имѣются еще лѣса. Наконецъ М.-Н. шоссе пролегаетъ параллельно желѣзной дорогѣ и рѣкѣ Клязьмѣ и это удобство перевозки нивеллируетъ, такъ сказать, въ значительной мѣрѣ цѣны на матеріалы.

Вотъ причины, почему, напримѣръ, бревно 12 арш. длины почти повсемѣстно, за исключеніемъ Гороховецкаго уѣзда, (частію и Вязниковскаго), держится почти въ одной цѣнѣ, не принявъ въ расчетъ Судогодскаго уѣзда, гдѣ цѣна за это бревно значится 5 р. 75 к., несомнѣнно по недоразумѣнію. Точно такое же соотношеніе существуетъ и по отношенію 12 арш. бревна, толщи-

ною 6 вершковъ. Въ Переславскомъ, Александровскомъ, Покровскомъ, Владимірскомъ и Ковровскомъ уѣздахъ цѣны весьма мало разнятся другъ отъ друга; въ Судогодскомъ уѣздѣ опять цѣна удваивается, что также отношу къ числу несообразностей. Оставляя въ сторонѣ цѣны на доски, такъ какъ во многихъ уѣздахъ онѣ не показаны вовсе, а въ другихъ представляютъ мало вѣроятія, перехожу прямо къ выводу: *цѣны на лѣсные матеріалы по всей губерніи почти одинаковы,* исключеніе составляетъ только Гороховецкій уѣздъ, гдѣ цѣны на 40% дешевле. *

И такъ *деревянное сооруженіе,* принявъ одинаковую стоимость рабочихъ рукъ по губерніи, *повсемѣстно стоитъ одинаково,* только въ *Гороховецкомъ уѣздѣ* цѣнность его на *25% дешевле.*

Справедливость предположеній вышеизложенныхъ подтвердилась вполнѣ на практикѣ: въ 1887 г., какъ было уже сказано выше, производились на шоссе за счетъ губернскаго сбора многочисленныя постройки, которыя обнимали собою всѣ почти типы предполагаемыхъ шоссейныхъ сооруженій, а именно: въ Александровскомъ уѣздѣ строился мостъ № $\frac{21}{27}$ на рѣкѣ Дубнѣ въ два полотна, шириною 10 арш., на шести сваяхъ въ ряду; тамъ же положены вновь изъ кирпича стѣнки рельсоваго мостика № $\frac{25}{32}$ и положенъ новый настилъ, съуженный на 5 арш. Въ Ковровскомъ уѣздѣ строился вновь мостъ № $\frac{113}{54}$ въ одно полотно, шириною въ 8 арш., на 4 сваяхъ въ ряду въ каждомъ быкѣ. Въ Гороховецкомъ уѣздѣ строились на мѣстахъ мостовъ № 25 и 26 кирпичныя трубы съ пролетомъ 5 арш. и другая $3\frac{1}{2}$ арш. и, наконецъ, вмѣсто моста № 42, устроена дамба длиною 60 саж., шириною 4 саж., высотою до 11 арш. Такимъ образомъ опытъ 1887 г. включилъ въ себя 6 сооруженій, самыхъ разнообразныхъ типовъ, въ различныхъ уѣздахъ. Такъ какъ постройки предполагалось сдавать съ торговъ, что въ отношеніи нѣкоторыхъ и исполнено, то смѣты для нихъ дѣлались подробныя, на основаніи справочныхъ цѣнъ на матеріалы и рабочія руки, примѣненныя сообразно съ вышеизложенными разсужденіями и выводами изъ нихъ.

---

* *Примѣчаніе.* Хотя по справочнымъ цѣнамъ дешевизна матеріаловъ еще больше, но я уменьшаю ее потому, что въ справочныхъ цѣнахъ Гороховецкаго уѣзда замѣтна наклонность къ пониженію цѣнъ по всѣмъ статьямъ.

Насколько смѣты эти были близки къ истинѣ, показываетъ то обстоятельство, что какъ при постройкѣ хозяйственнымъ способомъ, такъ и при сдачѣ съ торговъ, сумма исчисленная въ смѣтахъ шла почти полностью на производство работъ. Такимъ образомъ практика лѣтнихъ работъ 1887 г. давала очень достовѣрныя данныя къ провѣркѣ принятыхъ по отношенію справочныхъ цѣнъ положеній. Какъ въ этихъ цѣнахъ, примѣненныхъ согласно сдѣланнымъ выводамъ, такъ и въ указаніяхъ практики, мы имѣли достаточный матеріалъ къ разцѣнкѣ принятыхъ проектовъ упрощенныхъ сооруженій.

Самый процессъ разцѣнки деревянныхъ мостовъ былъ крайне простъ: составлялась для даннаго типа сооруженій смѣта, если она не была изготовлена раньше для той или другой постройки, произведенной въ 1887 году; смѣтная сумма дѣлилась на длину сооруженія и такимъ образомъ получалась стоимость погонной сажени сооруженія въ данномъ уѣздѣ. Конечно полученная норма примѣнялась только при одинаковой конструкціи, высотѣ и ширинѣ сооруженія. Если такія же сооруженія приходилось разцѣнивать въ другомъ уѣздѣ чѣмъ тотъ, для котораго составлена смѣта, то стоимость длины погонной сажени сооруженія исправлялась сообразно съ выводами, сдѣланными по отношенію вліянія измѣненій стоимости строительныхъ матеріаловъ на стоимость возводимаго изъ нихъ сооруженія. Вотъ изложеніе процесса разцѣнки проектовъ деревянныхъ мостовъ.

Разцѣнка каменныхъ и кирпичныхъ сооруженій была нѣсколько сложнѣе въ виду того, что приведеніе цѣнности кирпичной трубы къ единицѣ ея пролета было невозможно, такъ какъ не существуетъ прямой (пропорціональной) зависимости между цѣнностью трубы и величиною ея пролета. Напримѣръ, строившаяся въ Гороховецкомъ уѣздѣ труба съ пролетомъ 3-хъ аршинъ стоила по смѣтѣ 1,401 р. 90 к., а другая (рядомъ съ первой) съ пролетомъ 5 арш.—1,976 р. 80 к. Числа эти не относятся между собою, какъ 3: 5. Въ виду этого приходилось для трубъ каждаго пролета отдѣльно дѣлать особыя смѣты и соображенія; для примѣненія же ихъ въ разныхъ уѣздахъ исправлять стоимость сообразно съ выводами, сдѣланными изъ справочныхъ цѣнъ на каменные матеріалы. Кромѣ этого, такъ сказать, общаго правила, бывали еще случаи, когда опредѣленную по предыдущему цѣн-

ность трубы приходилось уменьшить до 10%, такъ такъ проектируемое сооруженіе находилось близко отъ каменныхъ ломокъ, мѣста обжиганія извести и проч. Напримѣръ, въ Ковровскомъ уѣздѣ есть участокъ шоссе, пролегающій отъ села Великова на разстояніи 8 верстъ. Или, напримѣръ, шоссе проходитъ около кирпичныхъ заводовъ, какъ въ Покровскомъ уѣздѣ близъ села Пѣтушкова.

Наконецъ, если проектируемая труба находилась въ отдаленіи отъ рынка строительныхъ матеріаловъ, доставка дальняя по дурной дорогѣ, напримѣръ на М.-Я. шоссе въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Александровскаго уѣзда (и другихъ), то приходилось вычисленную по общему правилу цѣнность трубы повышать до 10%. Разцѣнка рельсовыхъ мостиковъ производилась такимъ же образомъ, какъ и каменныхъ трубъ, настилъ же исчислялся отдѣльно. Чугунныя водопропускныя трубы разцѣнялись по ихъ вѣсу, считая пудъ чугуна по 1 р. 35 к. съ доставкою на мѣсто. Наконецъ, земляныя насыпи (дамбы) оцѣнивались по кубическому содержанію земляной насыпи, при чемъ каждый кубикъ цѣнился по 3 руб., включая сюда укрѣпленіе откосовъ, мощеніе полотна и прочія дополнительныя работы. По этой цѣнѣ, впрочемъ, нѣсколько возвышенной, произведена засыпка пролета № 42 моста; дороже она сдана потому, что въ смѣтѣ и кондиціяхъ было назначено брать землю на разстояніи до 200 саж. отъ мѣста завалки. Конечно возможны случаи, когда землю можно будетъ взять тутъ же съ резервовъ, но также и будутъ такіе, когда придется возить ее на такое же разстояніе, какъ и въ Гороховецкомъ уѣздѣ.

Въ заключеніе остается только изложить—какихъ основаній мы держались назначая время, когда тѣ или другія сооруженія должны быть перестроены по проектамъ для нихъ приготовленнымъ. Осматривая деревянныя сооруженія во время производства мѣстныхъ изслѣдованій, можно было заключить по извѣстнымъ признакамъ, обладая нѣкоторою опытностью, напримѣръ: по состоянію свай, прогоновъ, схватокъ и проч., сколько приблизительно времени то или другое сооруженіе можетъ просуществовать, конечно, при надлежащемъ ремонтѣ. Относительно самыхъ новыхъ и прочныхъ сооруженій полагалось, что они могутъ простоять двѣнадцать лѣтъ т.-е. до 1899 г., остальныя по своей надежности размѣщались въ

промежуткѣ времени между годомъ производства мѣстныхъ изслѣдованій и этимъ крайнимъ срокомъ.

Послѣ того какъ была составлена ниже приведенная въ отдѣлѣ „приложеній“ вѣдомость о состояніи мостовыхъ сооруженій лѣтомъ 1887 г. и предположенія о перестройкѣ ихъ, сдѣлана была оцѣнка проектируемыхъ сооруженій. Дѣлая выборку изъ означенной вѣдомости мостовъ подлежащихъ перестройкѣ и ея стоимости по годамъ, было замѣчено, что въ первые три года предполагаемаго систематическаго дорожнаго хозяйства 1887, 1888 и 1889 годахъ сумма ассигновки на перестройку пришедшихъ въ ветхость сооруженій по губерніи оказалась одинаковою. Далѣе хотя подчасъ и было замѣчено даже значительное различіе въ суммѣ ассигнуемой на это же дѣло въ слѣдующіе годы, но беря ассигновку за три смежные года въ совокупности различія этого почти не существовало и получалась въ каждое трехлѣтіе почти одинаковая сумма.

Замѣченное соотношеніе между суммами стоимости перестройки пришедшихъ въ ветхость сооруженій объясняется, какъ намъ кажется, слѣдующимъ образомъ: во время завѣдыванія шоссейными сооруженіями округомъ М. П. С. работы по капитальному ремонту, вѣроятно, подгонялись ежегодно къ одной и той же суммѣ, ассигнуемой для этой цѣли. Продолжительное веденіе дорожнаго хозяйства по этой системѣ привело къ тому, что существующія сооруженія шоссе приходятъ и будутъ приходить въ ветхость въ разное время, но при этомъ ежегодно по губерніи на одну и ту же сумму, конечно приблизительно. Что опредѣленіе техникомъ срока службы сооруженій въ ближайшее время, было болѣе точно, это доказывается тѣмъ, что въ первое трехлѣтіе сумма ассигновокъ на перестройку само собою распредѣлилась по годамъ почти поровну; затѣмъ опредѣляя срокъ службы мостовъ въ болѣе отдаленномъ будущемъ могла быть достигнута меньшая степень точности, но во всякомъ случаѣ ошибка въ опредѣленіи сроковъ службы сооруженій не превышала одного года, такъ какъ въ сложности въ каждое трехлѣтіе получалась одинаковая сумма ассигновокъ. Вотъ почему обстоятельство это дало составителю предлагаемыхъ предположеній и изслѣдованій полагать, что *опредѣленіе срока службы существующихъ мостовыхъ сооруженій* и назначеніе времени ихъ перестройки *произведено съ нѣкоторою достовѣрностью.*

Такъ какъ въ виду однообразія ежегодныхъ смѣтныхъ назначеній губернскаго сбора, желательно было, чтобы на перестройку шоссейныхъ сооруженій ежегодно расходовалась одинаковая сумма, то эта цѣль безъ затрудненія была достигнута тѣмъ, что перестройка нѣкоторыхъ сооруженій приближалась или удалялась на одинъ годъ сравнительно съ первоначально на мѣстѣ осмотра назначеннымъ срокомъ.

При измѣненіяхъ сроковъ наблюдалось, чтобы для удобства производства строительныхъ работъ они передвигались по всему уѣзду; далѣе чтобы перестройка болѣе ветхихъ или почему либо болѣе опасныхъ сооруженій (по своей ли высотѣ, по силѣ теченія или ледохода) назначалась годомъ раньше, прочихъ же годомъ позже намѣченнаго первоначально срока.

Наконецъ для окончательнаго уравненія ежегодныхъ расходовъ на перестройку въ запасѣ имѣлся цѣлый рядъ сооруженій, назначеніе перестройки которыхъ цѣликомъ зависѣло отъ усмотрѣнія составителя этихъ изслѣдованій; мы говоримъ преимущественно о мостикахъ на каменныхъ стѣнкахъ и рельсовыхъ переводахъ, частью же о деревянныхъ мостахъ, предназначенныхъ къ упраздненію.

Въ отношеніи ихъ службы было безразлично, когда назначить перестройку; конечно чѣмъ ранѣе была бы она произведена, тѣмъ меньше пришлось бы затрачивать на ихъ ремонтъ, но во всякомъ случаѣ не было надобности ждать, пока они придутъ въ полную ветхость и начнутъ разрушаться, а этого въ отношеніи многихъ рельсовыхъ мостиковъ пришлось бы ждать очень долго. Назначая производство работъ по перестройкѣ послѣдней категоріи сооруженій въ тѣ годы, когда вообще работъ было меньше, мы этимъ достигали, чтобы сумма назначаемая на перестройку дорожныхъ сооруженій по губерніи была ежегодно одинакова.

Закончивъ изложеніе пріемовъ производства мѣстныхъ изслѣдованій шоссейныхъ сооруженій, положеній принятыхъ въ основаніе проектовъ сооруженій, которыми предстоитъ замѣнить существующія, данныхъ для оцѣнки этихъ проектовъ и самый способъ пользованія ими, наконецъ соображенія, по которымъ назначался предѣлъ службы существующихъ мостовъ и время ихъ перестройки, мы представляемъ, какъ результатъ вышесказанныхъ работъ, *„Вѣдомость о состояніи мостовыхъ сооруженій шоссе лѣтомъ 1887 г. и предположенія о перестройкѣ ихъ въ упро-*

щенномъ видѣ, стоимости и времени перестройки.“ (См. отдѣлъ приложеній въ концѣ книги).

Разсматривая „вѣдомость о состояніи дорожныхъ сооруженій и проч.“, которая представляетъ собою извлеченіе изъ имѣющихся въ управѣ „описаній дорожныхъ сооруженій,“ составленныхъ при осмотрѣ ихъ на мѣстѣ техникомъ губернской управы совмѣстно съ уполномоченными уѣздныхъ земствъ, мы видимъ, что она, обладая извѣстною полнотою по своей формѣ, представляетъ мало удобства для справокъ и дѣланія изъ нея тѣхъ или другихъ выводовъ и заключеній, вотъ почему найдено было удобнымъ сгруппировать свѣдѣнія о сооруженіяхъ подлежащихъ замѣнѣ упрощенными типами (или правильнѣе типами требующими меньшихъ расходовъ на содержаніе) по годамъ, въ кои произойдетъ замѣна.

Такимъ путемъ по числу годовъ предполагаемаго систематическаго дорожнаго хозяйства мы получимъ тринадцать таблицъ. Въ таблицахъ этихъ обозначается по уѣздамъ — какія именно сооруженія подлежатъ перестройкѣ въ данномъ году, общая по уѣзду цифра стоимости ихъ возведенія и въ итогѣ сумма ассигновки на перестройку по губерніи.

Мы должны здѣсь оговориться, что хотя предлагаемая усмотрѣнію губернскаго земскаго собранія работа и имѣетъ въ виду предстоящее съ 1888 года дорожное хозяйство въ теченіи 12 лѣтъ, т.-е. до 1899 г., но работы, произведенныя въ текущемъ 1887 г., по своему характеру съ полнымъ правомъ должны быть отнесены къ той же категоріи. Такимъ образомъ началомъ систематическаго удешевленія содержанія шоссейныхъ мостовыхъ сооруженій должно считать 1887 г. Вотъ почему вмѣстѣ съ таблицами показывающими, какія и на какую сумму сооруженія должны быть перестроены ежегодно съ 1888 г. по 1899 годъ, прилагается и таблица 1887 г., показывающая тѣ же, но уже совершившіяся обстоятельства.

Остается сказать — почему была принята форма прилагаемыхъ таблицъ. Намъ казалось, что кромѣ удобства окинуть однимъ взглядомъ №№ мостовъ назначенныхъ ежегодно къ перестройкѣ и стоимость этой работы по уѣздамъ, а также убѣдиться въ сравнительно полномъ однообразіи ассигновокъ на перестройку шоссейныхъ сооруженій по губерніи, таблицы эти могутъ впослѣдствіи оказать услугу управамъ, которыя пользуясь ими не такъ легко

могутъ пропустить сооруженіе, назначенное къ перестройкѣ на тотъ или другой годъ, какъ это можетъ случиться пользуясь болѣе подробною вѣдомостью, гдѣ сооруженіе можетъ остаться незамѣченнымъ.

ТАБЛИЦЫ

мостовъ, назначаемыхъ къ перестройкѣ, и сумма ассигновки на производство работъ по каждому уѣзду.

Въ 1887 году.

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки.
1	Александровскій.	21 и 25.	1,506 р. 92 к.
2	Переславскій. .	. . . . .	—
3	Покровскій. . .	. . . . .	—
4	Владимірскій. .	. . . . .	—
5	Ковровскій. . .	№ 18 деревянный мостъ. . . .	830 р. — к.
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій. .	. . . . .	—
8	Гороховецкій. .	№№ 6, 7 и 22	9,013 р. — к.
	По губерніи	всего.	11,349 р. 92 к.

Въ 1888 году.

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	11, 15 и 31	670
2	Переславскій. .	10, 14, 15, 16, 21, 31, 34, 35, 36, 44 и 47.	4,360
3	Покровскій. . .	6, 9, 26, 28 и 31 *	4,405
4	Владимірскій. .	9, 24, 41, 43, 44 и 52. . . .	1,800
5	Ковровскій. . .	23.	125
6	Судогодскій. . .	6	55
7	Вязниковскій. .	22.	35
8	Гороховецкій. .	27 и 33	600
	По губерніи .	всего.	12,050

* Въ замѣнъ №№ 6 и 26 назначены переправы, въ противномъ случаѣ сумма ассигновки увеличится на 14,400 руб.

Въ 1889 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	2, 12 и 23	1,510
2	Переславскій . .	. . . . .	—
3	Покровскій. . .	. . . . .	—
4	Владимірскій . .	2, 10, 11, 12, 42, 50, 53 и 61.	3,235
5	Ковровскій . . .	8.	4,500
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	10	850
8	Гороховецкій . .	26 и 37	1,250
	По губерніи .	всего	11,345

Въ 1890 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	6, 10, 14, 17, 19 и 20	2,886
2	Переславскій . .	19 и 24-ре рельсовыхъ мостика * .	3,970
3	Покровскій. . .	4, 25 и 27	680
4	Владимірскій . .	8, 19, 45, 49, 16, 23, 34, 37, 47, 48, 51, 55, 59 и 60	1,240
5	Ковровскій . . .	1, 2, 3, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24 и 25.	1,258
6	Судогодскій. . .	1, 4 и 5.	180
7	Вязниковскій . .	. . . . .	—
8	Гороховецкій . .	2, 4, 8, 9, 10, 11, 13, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38 и 39. .	875
	По губерніи .	всего	11,089

* №№ 1, 6, 8, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 32, 33, 37, 38, 39, 42, 43, 46, 48, 49, 53, 54 и 55.

Въ 1891 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	9 и 30	1,595
2	Переславскій . .	4 и 5.	1,295
3	Покровскій. . .	1 и 5.	1,275
4	Владимірскій . .	3, 13, 33, 54 и 58	1,225
5	Ковровскій. . .	. . . . .	—
6	Судогодскій. . .	2	125
7	Вязниковскій . .	19, 20 и 37 и рельсовые мостики *	2,305
8	Гороховецкій . .	15	3,200
	По губерніи .	всего	11,020

* №№ 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 21, 23, 25, 26, 27, 29 и 38.

Въ 1892 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	1.	235
2	Переславскій. .	. . . . .	—
3	Покровскій. . .	2,7,10,11,13,15,16,19,22,24 и 30	5,575
4	Владимірскій . .	5, 17 и 28	1,830
5	Ковровскій . . .	4, 5 и 16.	1,450
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	17, 31, 32 и 34	1,685
8	Гороховецкій . .	. . . . .	—
	По губерніи .	всего.	10,775

Въ 1893 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	. . . . .	—
2	Переславскій . .	2	250
3	Покровскій. . .	12, 17 и 29.	950
4	Владимірскій . .	14, 15, 18, 25, 30 и 38 . . .	5,890
5	Ковровскій . . .	10	270
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	36 и 40.	3,550
8	Гороховецкій . .	. . . . .	—
	По губерніи .	всего	10,910

Въ 1894 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій.	. . . . .	—
2	Переславскій . .	. . . . .	—
3	Покровскій . . .	3, 8, 14, 20 и 21	2,720
4	Владимірскій . .	1, 4, 20 и 27.	5,125
5	Ковровскій. . .	. . . . .	—
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	. . . . .	—
8	Гороховецкій . .	24 и 25.	3,700
	По губерніи .	всего	11,545

Въ 1895 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій .	18.	800
2	Переславскій . .	50, 51 и 52	1,010
3	Покровскій . . .	. . . . .	—
4	Владимірскій . .	. . . . .	—
5	Ковровскій . . .	. . . . .	—
6	Судогодскій. . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	. . . . .	—
8	Гороховецкій . .	5, 16, 18 и 21.	10,180
	По губерніи .	всего	11,990

Въ 1896 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій .	. . . . .	—
2	Переславскій . .	. . . . .	—
3	Покровскій. . .	. . . . .	—
4	Владимірскій . .	. . . . .	—
5	Ковровскій . . .	. . . . .	—
6	Судогодскій . . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	3, 8, 24 и 25	6,085
8	Гороховецкій . .	1 и 3.	5,176
	По губерніи .	всего	11,261

Въ 1897 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій .	5, 8, 16, 26 и 29.	2,017
2	Переславскій . .	. . . . .	—
3	Покровскій . . .	18 и 23.	4,560
4	Владимірскій . .	. . . . .	—
5	Ковровскій . . .	. . . . .	—
6	Судогодскій. . .	3.	220
7	Вязниковскій . .	1, 2, 13, 28 и 33.	4,910
8	Гороховецкій . .	17	280
	По губерніи .	всего	11,987

Въ 1898 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій .	. . . . .	—
2	Переславскій . .	. . . . .	—
3	Покровскій . . .	. . . . .	—
4	Владимірскій . .	. . . . .	—
5	Ковровскій . . .	. . . . .	—
6	Судогодскій . . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	. . . . .	—
8	Гороховецкій . .	19.	11,700
	По губерніи .	всего	11,700

Въ 1899 году.

№№	Названіе уѣздовъ.	№№ сооруженій, назначенныхъ къ перестройкѣ.	Сумма ассигновки. Рублей.
1	Александровскій .	. . . . .	—
2	Переславскій . .	7, 12, 27, 28 и 29	5,360
3	Покровскій . . .	. . . . .	—
4	Владимірскій . .	6, 7, 29, 39 и 57	645
5	Ковровскій . . .	. . . . .	—
6	Судогодскій . . .	. . . . .	—
7	Вязниковскій . .	. . . . .	—
8	Гороховецкій . .	14, 20 и 40.	3,040
	По губерніи .	всего	9,045

Внимательно разсматривая вышеприведенныя таблицы мы можемъ сдѣлать изъ нихъ слѣдующіе выводы:

1) Что сумма, подлежащая ассигнованію на перестройку сооруженій въ 1888 г., ограничится 12,050 руб. только въ томъ случаѣ, если въ Покровскомъ уѣздѣ на р. Киржачѣ и Пекшѣ будутъ устроены переправы; въ противномъ случаѣ, т.-е. при устройствѣ тамъ постоянныхъ мостовъ цифра эта должна быть увеличена суммою 14,400, т.-е. достигнуть 26,450 р.

2) Что наибольшее число мостовыхъ сооруженій предполагается перестроить въ 1890 г., такъ какъ въ этомъ году назначена къ упрощенію большая часть рельсовыхъ мостиковъ, съуженіемъ ихъ или замѣною лотками или же чугунными трубами.

3) Въ 1898 г. ассигновка въ 11,700 р. исключительно назначается на перестройку одного моста въ Гороховецкомъ уѣздѣ, самого значительнаго и самого дорогаго изъ всѣхъ сооруженій шоссе. Для того же, чтобы не выходить изъ нормальной годовой ассигновки въ этомъ году никакихъ перестроекъ не предположено.

4) Что число построекъ въ разныхъ уѣздахъ въ одинъ и тотъ же годъ различно: въ одномъ уѣздѣ ихъ можетъ быть очень много, въ другомъ же вовсе не быть, но по губерніи стоимость работъ ежегодно почти одинакова.

5) *Ежегодно сумма ассигновки на перестройку дорожныхъ сооруженій шоссе колеблется между* **11,000** *и* **12,000** *руб.; только въ 1899 г. цифра эта падаетъ до* **9,045** *руб.*

6) Въ виду осторожности и чтобы дать губернской управѣ извѣстный запасъ на случай могущихъ произойти возвышеній стоимости сооруженій противъ принятой въ вѣдомости оцѣнки проектовъ, а также для простоты внесенія этой суммы въ смѣты и раскладки губернскаго сбора, слѣдуетъ по нашему мнѣнію опредѣлить впредь по 1899 г. *ежегодную ассигновку на перестройку сооруженій въ размѣрѣ* **12** *тысячъ*, вносимую дли этой цѣли въ раскладку губернскаго сбора.

7) Наконецъ, для перестройки шоссейныхъ сооруженій въ видѣ требующемъ меньшихъ затратъ на дальнѣйшее содержаніе и ремонтъ потребуется затратить сумму **146,067** руб., изъ которыхъ 11,350 руб. уже истрачено для этой же цѣли въ 1887 г. Эта сумма составитъ общій расходъ за 13 лѣтъ по **445** руб. на версту, или ежегодный расходъ въ тотъ же промежутокъ вре-

мени по **34** руб. на версту шоссейной дороги. Если вспомнимъ докладъ губернской управы губернскому земскому собранію въ декабрѣ 1885 года, гдѣ по свѣдѣніямъ, доставленнымъ начальниками шоссейныхъ дистанцій, видно, что только въ 1886 году предполагалось истратить на работы вновь назначенныя къ производству, исключая щебяной ремонтъ, содержаніе переправъ и стражи, около 95,000 руб., то отчисляя изъ этой суммы на текущій ремонтъ сооруженій (громадную сумму) 45 тысячъ, получимъ, что на перестройку сооруженій пришедшихъ въ ветхость исчислялось около 50 тысячъ. Изъ этого видно, что исчисленная нами сумма ежегодныхъ на этотъ предметъ расходовъ двѣнадцать тысячъ, является крайне скромною, въ особенности если припомнить, что множество деревянныхъ сооруженій будутъ замѣняться постепенно долговѣчными сооруженіями, какъ то: каменными трубами, земляными дамбами, чугунными трубами и т. д.

Въ заключеніе лицамъ, интересующимся, какъ распредѣлится вышеприведенная сумма ассигновки на перестройку дорожныхъ сооруженій въ губерніи въ продолженіи 13 лѣтъ—146,067 р. по уѣздамъ, предлагаемъ таблицу ежегодныхъ ассигновокъ по уѣздамъ съ 1887 по 1899 г. и итогъ этихъ ассигновокъ по уѣздамъ же за весь промежутокъ времени.

ТАБЛИЦА,

показывающая сумму ассигновки на перестройку дорожныхъ сооруженій по уѣздамъ и губерніи ежегодно съ 1887 года по 1899 годъ и итоги ассигновокъ за весь промежутокъ времени.

№ №	Названіе уѣздовъ.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	Итого.
		Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.
1	Александровскій . .	1506 92 к.	670	1510	2886	1595	235	—	—	800	—	2017	—	—	11219 92 к.
2	Переславскій	—	4360	—	3970	1295	—	250	—	1010	—	—	—	5360	16245
3	Покровскій	—	4405	—	680	1275	5575	950	2720	—	—	4560	—	—	20165
4	Владимірскій	—	1800	3235	1240	1225	1830	5890	5125	—	—	—	—	645	20990
5	Ковровскій	830	125	4500	1258	—	1450	270	—	—	—	—	—	—	8433
6	Судогодскій	—	55	—	180	125	—	—	—	—	—	220	—	—	580
7	Вязниковскій	—	35	850	—	2305	1685	3550	—	—	6085	4910	—	—	19420
8	Гороховецкій. . . .	9013	600	1250	875	3200	—	—	3700	10180	5176	280	11700	3040	49014
	По губерніи . .	11349 92 к.	12050	11345	11089	11020	10775	10910	11545	11990	11261	11987	11700	9045	146066 92 к.

Вышеприведенная таблица показываетъ, что самый большой расходъ на перестройку дорожныхъ сооруженій долженъ быть произведенъ въ Гороховецкомъ уѣздѣ—около 1/3 части суммы, исчисляемой на всю губернію. Да этого и слѣдовало ожидать, такъ какъ въ этомъ уѣздѣ находятся самые большіе и дорогіе мосты, преимущественно на дамбѣ черезъ пойму р. Клязьмы близь г. Гороховца. До настоящаго времени тамъ на протяженіи 8 верстъ находилось 7 мостовъ, не считая наплавнаго, общею длиною 310 с. при томъ же значительной высоты; только лѣтомъ сего года одинъ изъ этихъ мостовъ, длиною 60 саж., замѣненъ дамбою. Далѣе по величинѣ предстоящаго расхода слѣдуетъ уѣздъ Владимірскій; Покровскій займетъ 3-е мѣсто, если, какъ было сказано, на рѣкахъ Пекшѣ и Киржачѣ будутъ устроены переправы; въ противномъ случаѣ ему должно быть отведено 2-е мѣсто. Четвертое мѣсто займетъ Вязниковскій, далѣе Переславскій, Александровскій, Ковровскій и, наконецъ, послѣднее Судогодскій уѣздъ, на который въ разное время требуется только 580 р. Если отнести исчисленные расходы на версту дороги въ каждомъ уѣздѣ, то получимъ, что уѣзды распредѣлятся въ другомъ порядкѣ; такъ въ Гороховецкомъ уѣздѣ требуется 1,170 р. на версту, въ Вязниковскомъ—422 р., въ Александровскомъ—401 руб., въ Покровскомъ—353 руб., Переславскомъ—325 руб., Владимірскомъ—313 руб., Ковровскомъ—295 руб. и Судогодскомъ—63 р., подлежащихъ къ израсходованію въ продолженіи 13 лѣтъ на 1 версту дороги.

Цифры расходовъ на версту служатъ указаніемъ на профиль мѣстности, обиліе рѣкъ, ручьевъ и вообще топографію. Если внимательнѣе всмотрѣться въ эти цифры лицу, знакомому съ мѣстностью разныхъ уѣздовъ губерніи, то станетъ ясно почему за Гороховецкимъ уѣздомъ, гдѣ, какъ сказано, предстоитъ самая большая трата вслѣдствіе громадныхъ мостовъ черезъ Кляземскую пойму, слѣдуетъ Вязниковскій и Александровскій уѣзды, отличающіеся въ мѣстности, черезъ которую пролегаетъ шоссе, крайней извилистостью линіи профиля, обиліемъ рѣчекъ, ручьевъ и овраговъ. Покровскій, Переславскій и Владимірскій—по расходу на версту мало отличаются другъ отъ друга, но это только потому, что въ сумму ассигновки на Владимірскій уѣздъ не вошли устроенныя раньше каменныя трубы и три переправы, что подняло-бы значительно расходъ по этому уѣзду. Наконецъ, въ Ковровскомъ

уѣздѣ, гдѣ мѣстность довольно плоская и не много рѣкъ, расходъ понижается до 295 р., достигая въ Судогодскомъ уѣздѣ 63 р. на версту.

Намъ остается, чтобы покончить съ разработкою добытыхъ мѣстными изслѣдованіями данныхъ, познакомиться съ тѣмъ — на сколько въ общемъ тринадцатилѣтнее веденіе организованной перестройки дорожныхъ сооруженій повліяетъ на измѣненіе внѣшняго вида дороги сравнительно съ тѣмъ, какой она имѣла при передачѣ ея земству.

Вопросъ этотъ интересуетъ насъ не столько изъ любопытства, сколько потому, что на основаніи этихъ свѣдѣній мы можемъ заключить съ большею или меньшею достовѣрностью о степени выгодности рекомендуемой нами системы.

Но прежде чѣмъ представимъ вѣдомость, обратимъ вниманіе читателей на тѣ обстоятельства, которыя вліяютъ въ наибольшей мѣрѣ на внѣшній видъ дороги и расходъ по ея содержанію.

Къ числу ихъ должно отнести, во первыхъ, количество сооруженій того или другаго типа; затѣмъ ограничиваясь этимъ по отношенію долговѣчныхъ сооруженій, какъ-то: чугунныхъ и каменныхъ трубъ, относительно деревянныхъ мостовъ слѣдуетъ дать понятіе о ихъ размѣрѣ, но такъ какъ величина эта при одинаковой конструкціи (принятой для всей дороги) зависитъ отъ протяженія мостовъ, ширины и высоты ихъ, то слѣдуетъ поставить на видъ и эти данныя. Группируя эти свѣдѣнія въ двѣ параллельныя вѣдомости объ общемъ состояніи дорожныхъ сооруженій при ихъ передачѣ земству и послѣ окончанія ихъ перестройки въ 1899 г., мы пріобрѣтаемъ фактическое основаніе для дальнѣйшихъ сужденій о степени выгодности предлагаемаго нами проекта перестройки дорожныхъ сооруженій.

ВѢДОМОСТЬ

состоянія дорожныхъ сооруженій Московско-Ярославскаго и Московско-Нижегородскаго шоссе въ томъ видѣ, какъ онѣ переданы земству.*

№ №	УѢЗДЫ.	Деревянные мосты: Число мостовъ.	Общая длина.	Средняя длина.	Средняя высота.	Число рельсовыхъ мостиковъ.	Общая площадь деревяннаго настила.	Число трубъ: Чугунныхъ.	Каменныхъ.
	Москов.-Ярославск. шоссе:								
1	Александровскій	16	130,3	8,1	1,6	7	592,7	7	2
2	Переславскій	19	182,9	9,6	1,34	27	988	8	1
	Московско-Нижегородское шоссе:								
3	Покровскій	17	189,33	11,13	1,3	14	865,3	2	—
4	Владимірскій	28	419,77	14,9	1,5	26	1931,1	2	5
5	Ковровскій	6	56,5	9,4	2,1	18	386	1	—
6	Судогодскій	2	13	6,5	1,3	4	88	—	—
7	Вязниковскій	17	189,5	11,14	2,1	21	942	2	—
8	Гороховецкій	22	540,7	24,5	3	17	2302,8	1	—
	Итого по Владимірской губерніи	**127**	**1722**	**14,33**	**1,85**	**134**	**8114**	**23**	**8**

* Длина и высота сооруженій выражена въ погонныхъ саженяхъ, площадь настила въ квадратныхъ саженяхъ.

ВѢДОМОСТЬ

состоянія дорожныхъ сооруженій по окончаніи предполагаемой перестройки въ 1899 году.

№ №	УѢЗДЫ.	Деревянные мосты: Число мостовъ.	Общая длина.	Средняя длина.	Средняя высота.	Число рельсовыхъ мостиковъ.	Общая площадь деревяннаго настила.	Число трубъ: Чугунныхъ.	Каменныхъ.
	Москов.-Ярославск. шоссе:								
1	Александровскій	8	76,4	9,55	1,6	8	274,77	10	4
2	Переславскій	5	76	15,2	1,75	20	325,7	17	4
	Московско-Нижегородское шоссе:								
3	Покровскій*	8	82	10,25	1,4	13	398,4	7	—
4	Владимірскій	10	118,66	11,86	1,5	9	392,25	12	11
5	Ковровскій	3	34,5	11,5	1,53	7	125,7	2	6
6	Судогодскій	—	—	—	—	4	27,14	—	—
7	Вязниковскій	7	81,1	11,5	1,53	9	289,6	3	8
8	Гороховецкій	5	116,13	23,22	3,4	10	510.	1	4
	Итого по Владимірской губерніи	**46**	**584,76**	**12,71**	**1,82**	**80**	**2343,56**	**52**	**37**

* Въ Покровскомъ уѣздѣ взамѣнъ мостовъ чрезъ рѣки Киржачь и Пекшу подъ №№ 6 и 26 приняты переправы.

Если вглядѣться въ вышеприведенныя вѣдомости состоянія дорожныхъ сооруженій въ началѣ предполагаемой перестройки и въ концѣ ея въ 1899 году, то мы невольно обратимъ вниманіе на слѣдующіе изъ нихъ выводы, которые представятъ, такъ сказать, картину дороги въ будущемъ, по сравненію ея съ нынѣшнимъ состояніемъ. Такъ число деревянныхъ мостовъ съ **127** сократится до **46** т.-е. въ **2,76** разъ. Общая ихъ длина съ **1,722** погонныхъ саженъ уменьшится до **584,76**, т.-е. почти въ **три раза**. Средняя длина мостовъ тоже уменьшится, что указываетъ на то, что и оставшіеся мосты укорочены. Высота мостовъ въ среднемъ уменьшается не много. Изъ числа **134** рельсовыхъ мостиковъ остается **80**. Но что самое главное по отношенію уменьшенія расходовъ на содержаніе дороги въ будущемъ, это *уменьшеніе площади деревянныхъ настиловъ* въ мостахъ и рельсовыхъ мостиковъ съ **8114** квадр. саж.—до **2345,56** т.-е. около **трехъ съ половиною разъ!** И такъ въ результатѣ мы видимъ значительное уменьшеніе всѣхъ тѣхъ сооруженій, которыя требуютъ постояннаго значительнаго ремонта и по прошествіи извѣстнаго промежутка времени приходятъ въ ветхость и требуютъ возобновленія. Совершенно другое явленіе мы замѣчаемъ по отношенію долговѣчныхъ сооруженій, которыя обладаютъ совершенно другими качествами, такъ при самомъ незначительномъ ремонтѣ они могутъ существовать весьма долгое время, конечно если прочно выстроены.

Мы говоримъ здѣсь о чугунныхъ и кирпичныхъ трубахъ; число ихъ во время передачи шоссе земству было весьма незначительно; такъ чугунныхъ трубъ имѣлось **23**, а кирпичныхъ только *восемь*. Въ настоящее время число кирпичныхъ трубъ увеличилось *двумя*, вновь выстроенными въ Гороховецкомъ уѣздѣ.

По окончаніи предполагаемой перестройки въ концѣ 1899 г. число чугунныхъ трубъ увеличится до **52** т.-е. слишкомъ въ *2 раза*; число же кирпичныхъ достигнетъ **37**, т.-е. будетъ болѣе, чѣмъ въ *четыре раза* больше переданныхъ земству.

Вотъ какіе результаты могутъ быть достигнуты при надлежащемъ употребленіи сравнительно небольшой ежегодно ассигнуемой суммы—12,000 руб., въ теченіи 12 лѣтъ.

Какъ бы ни казались заманчивыми по внѣшнему виду результаты, о которыхъ мы выше говорили, но для того, чтобы ви-

дѣть степень выгодности нашего предложенія, выраженную въ денежныхъ единицахъ, надо сначала познакомиться съ тѣми расходами, которые надо производить, чтобы сооруженія шоссе исправно выполняли свое назначеніе въ продолженіи ихъ существованія. Мы говоримъ о расходѣ на ежегодныя поправки мостовъ, каковой расходъ мы назовемъ *текущимъ ремонтомъ*. Если мы докажемъ, что текущій ремонтъ, въ продолженіи 12 лѣтъ, будетъ постепенно сокращаться, дойдя затѣмъ до извѣстной нормы значительно меньшей расходовъ на сей предметъ во время передачи шоссе земству, то это будетъ наилучшимъ доказательствомъ, что нами предполагаемая перестройка сооруженій шоссе выгодна земству.

Прежде чѣмъ займемся вопросомъ объ опредѣленіи величины текущаго ремонта по шоссе, мы должны обратить вниманіе читателей на всю трудность этого опредѣленія.

Трудность эта вытекаетъ изъ положительнаго отсутствія сколько нибудь продолжительнаго опыта. Передача шоссе земству состоялась сравнительно въ очень недавнее время—лѣтомъ 1886 года. Какъ производился ремонтъ до этого времени и какія суммы тратились на этотъ предметъ округомъ М. П. С. намъ не извѣстно или извѣстно только въ отрывочныхъ случайныхъ цифрахъ, да и врядъ ли цифры эти были бы намъ полезны, если бы даже мы и имѣли возможность ими воспользоваться—пріемы земскаго хозяйства и бывшей администраціи шоссейной дороги во многомъ различны. Мѣры принимаемыя земствомъ для поддержанія сооруженій были недостаточны и отличались случайнымъ характеромъ (кромѣ вновь возведенныхъ въ 1887 г. сооруженій). Въ 1886 г. не производилось никакого ремонта. Въ докладѣ губернской управы XX очередному губернскому земскому собранію 1885 г., утвержденномъ тѣмъ же собраніемъ, между прочимъ, говорилось въ пунктѣ 4: „Полотно шоссе и мостовыя сооруженія на 1886 г. *оставить безъ ремонта* и т. д. Далѣе годъ спустя въ очередную сессію вносился новый докладъ губернской управы тоже, утвержденный собраніемъ, испрашивалась примѣрная ассигновка въ размѣрѣ 5,000 руб. *„на самые неотложные чрезвычайные расходы по ремонту мостовъ“* въ 1887 году.

Такимъ образомъ, какъ видно изъ этихъ двухъ постановленій губернскаго земскаго собранія, что со времени передачи земству шоссе, съ 1886 г., правильнаго текущаго ремонта мостовъ не производилось и только въ тѣхъ случаяхъ, когда сооруженія

становились опасными для проѣзда, они исправлялись Не буду здѣсь останавливаться надъ тѣмъ, насколько такого рода дорожное хозяйство можетъ оказаться для земства убыточнымъ и привести въ концѣ концовъ, при дальнѣйшемъ его продолженіи, мосты въ состояніе непроѣзжее, но я бы находилъ правильнымъ установить въ принципѣ, что *правильно и своевременно веденный ремонтъ*, какъ дорожнаго, такъ и всякаго другаго сооруженія, можетъ продлить его службу и *гораздо выгоднѣе оставленія вовсе безъ ремонта* или съ недостаточнымъ.

Разъ мы указали на невозможность воспользоваться собственнымъ опытомъ для опредѣленія цифры текущаго ремонта, намъ остается обратиться къ другимъ источникамъ, то-есть къ указаніямъ техники, практикѣ другихъ земствъ и, наконецъ, къ собственнымъ теоретическимъ соображеніямъ; но прежде, чѣмъ займемся разработкою этой части нашего изслѣдованія мы должны сдѣлать еще одну оговорку. Опредѣленіе величины текущаго ремонта не составляетъ нашей задачи, послѣдняя исчерпывается вопросомъ о приведеніи дорожныхъ сооруженій въ состояніе, требующее меньшихъ расходовъ на свое содержаніе. Съ приготовленіемъ проектовъ, опредѣленіемъ стоимости ихъ возведенія, года постройки и ежегодной суммы ассигновки — задача наша кончена; но имѣя въ виду насколько близко вопросъ о величинѣ текущаго ремонта находится въ связи съ вопросомъ, составляющимъ нашу задачу, мы не считаемъ себя въ правѣ обойти его молчаніемъ, не смотря на указанную нами трудность его рѣшенія за отсутствіемъ указаній практики и вѣроятную проблематичность выводовъ на основаніи теоретическихъ соображеній.

За-границей принято считать, что цифра ежегоднаго расхода на текущія исправленія для хорошо устроенныхъ изъ твердыхъ породъ дерева мостовъ, составляетъ $2^1/_2{}^0/_0$ первоначальной стоимости ихъ возведенія. Что касается до указаній практики въ Россіи, то цифра эта должна считаться у насъ ниже дѣйствительной. Мы имѣли въ рукахъ прекрасное изданіе Рязанскаго губернскаго земства: Сборникъ свѣдѣній, данныхъ и результатовъ изслѣдованія по дорожнымъ сооруженіямъ Рязанской губерніи, составленный г. Бодалевымъ.

Почерпая оттуда свѣдѣнія о величинѣ ремонта, мы узнаемъ, что въ Рязанскомъ земствѣ принято считать нормальнымъ ремонтомъ сумму, образующуюся отъ сложенія средней цифры ежегод-

ныхъ поправокъ съ суммою, ежегодно отчисляемою на погашеніе стоимости мостовъ. На стр. 17, отдѣла I, мы читаемъ, что Рязанская губернская управа приняла за правило, между прочимъ, слѣдующее: пунктъ 4: „что гніеніе, сообразно указаніямъ опыта, сосноваго лѣса совершается въ 8 лѣтъ, а дубоваго въ 10 лѣтъ;“ 5: „что сосновый половой настилъ и перила, какъ болѣе подверженные порчѣ и ломкѣ, возобновляются каждые 5 лѣтъ“... Далѣе мы узнаемъ, на стр. 32 отдѣла II, что „нормальный ремонтъ существующихъ деревянныхъ мостовъ выходитъ по исчисленію среднимъ числомъ 17% ихъ стоимости для мостовъ, построенныхъ изъ сосноваго лѣса“. По понятію о нормальномъ ремонтѣ Рязанскаго земства въ 17% заключается погашеніе стоимости моста, принимая продолжительность его службы въ 8 лѣтъ, что составитъ $12^1/_2$% на каждые 100 руб. стоимости моста; остающіеся $4^1/_2$% (изъ 17) очевидно предназначаются, какъ выражено въ „Сборникѣ“, „на текущія поправки“ или какъ мы приняли на текущій ремонтъ.

И такъ текущій ремонтъ Рязанскимъ земствомъ принятъ въ $4^1/_2$% первоначальной стоимости возведенія деревянныхъ мостовъ. Раньше чѣмъ выскажемъ наше мнѣніе относительно степени достовѣрности вышеприведенной цифры текущаго ремонта, мы считаемъ не лишнимъ сказать, что срокъ службы деревянныхъ изъ сосноваго лѣса мостовъ 8 лѣтъ мы считаемъ уменьшеннымъ противъ дѣйствительнаго, конечно въ отношеніи къ нашей губерніи. Точно также срокъ службы деревянныхъ мостовъ, опредѣляемый заграничными инженерами для тѣхъ же сооруженій въ 25 лѣтъ, мы считаемъ для насъ преувеличеннымъ. Мы можемъ представить множество примѣровъ даже изъ нами изслѣдованныхъ Московско-Ярославскаго и Московско-Нижегородскаго шоссе, что существуютъ мосты построенные 15 лѣтъ тому назадъ, конечно, при хорошемъ содержаніи и соотвѣтственномъ ремонтѣ, и успѣшно исполняютъ свое назначеніе.

Ограничусь указаніемъ на мостъ чрезъ р. Ундолъ во Владимірскомъ уѣздѣ подъ № $\frac{38}{45}$, построенный въ 1875 году, и въ настоящее время состояніе его, какъ видно изъ описи составленной на мѣстѣ, слѣдующее: общее состояніе сооруженія: —„удовлетворительное.“ Состояніе свай—„тоже; береговые устои перестроены въ 1885 г.“ Балки, прогоны, подкосы и проч. „удовлетворительны.“ Состояніе настила: „ремонтировался на $^1/_{10}$ часть въ 1885 году

съ перилами.“ Перестройка его по внѣшнему виду назначена въ 1893 году.

Какъ другой примѣръ приведу мостъ на р. Пекшѣ, выстроенный въ 1871 г. и прослужившій до 1886 г., когда былъ разобранъ и замѣненъ объѣзднымъ мостикомъ и такимъ образомъ, не смотря на значительную высоту, сложную конструкцію и сильные ледоходы, прослужилъ 15 лѣтъ. Повторяемъ, что мы могли бы привести множество примѣровъ того, что принятая продолжительность службы мостовъ изъ сосноваго дерева въ Рязанскомъ земствѣ для насъ не удобна и не примѣнима и мы на основаніи фактовъ считаемъ ее равною 14 лѣтъ, при соотвѣтственномъ ремонтѣ.

Допущеніе это принято нами при опредѣленіи крайняго срока на перестройку сооруженій. Такъ нами принималось относительно самыхъ новыхъ и прочныхъ мостовъ, что они могутъ простоять до 1899 года т.-е. 12 лѣтъ, что составитъ со времени ихъ выстройки около 14 лѣтъ.

Возвратимся теперь къ другому основанію, принятому Рязанскимъ земствомъ, это къ сроку службы настила, опредѣляемому въ 5 лѣтъ. Мы должны сознаться, что наблюденія наши, разспросы гг. членовъ уѣздныхъ управъ, долгое время занимавшихся завѣдываніемъ дорогами, а также свѣдущихъ въ этомъ дѣлѣ лицъ согласно указали, что этотъ срокъ близокъ къ дѣйствительности, хотя далеко не можетъ быть сочтенъ преувеличеннымъ. Цифру эту дѣйствительно съ полнымъ основаніемъ можно было бы принять для участковъ шоссе съ сильнымъ движеніемъ, къ какимъ должны быть отнесены участки Московско-Ярославскаго шоссе отъ с. Новое до границы Московской губерніи, Московско-Нижегородскаго шоссе отъ гор. Владиміра до села Боголюбова и до переправы на р. Колокшѣ и вообще по близости городовъ, черезъ которые проходитъ названное шоссе.

Для всѣхъ прочихъ мѣстъ шоссе мы бы приняли продолжительность службы настила въ шесть лѣтъ. Наконецъ, существуютъ участки, напр., отъ Болдина къ Воршѣ, отъ Симонцева къ Павловскому М.-Н. шоссе и отъ ст. Погоста къ г. Петровску М.-Я. шоссе, гдѣ срокъ этотъ, по причинѣ крайне малаго движенія, можетъ быть смѣло продолженъ до 7 лѣтъ. Имѣя въ виду, что тотъ или другой срокъ службы, кромѣ значительной ѣзды, качествъ матеріала и проч., зависитъ еще отъ того, насколько строго мы будемъ относиться къ исправности настиловъ, т.-е. если мы

откажемся отъ того, чтобы наши мосты были всегда въ блестящемъ состояніи и удовлетворимся тѣмъ, чтобы они были безопасными и удобными для проѣзда, то мы смѣло можемъ принять для нашихъ мостовъ *продолжительность службы настиловъ* въ среднемъ *равную шести годамъ;* т.-е. принимать для разсчетовъ ремонтныхъ работъ ежегодно возобновляемою—шестую часть общей площади деревянныхъ настиловъ. Установивъ данныя относительно продолжительности службы деревянныхъ мостовъ и такихъ же настиловъ, мы прежде, чѣмъ возвратимся къ % отчисляемымъ ежегодно на текущій ремонтъ мостовъ, постараемся разобрать нѣсколько подробнѣе, въ чемъ собственно состоитъ этотъ ремонтъ. Главную безспорно часть его составляетъ ремонтъ настила, какъ части подверженной механическимъ поврежденіямъ отъ постороннихъ причинъ, кромѣ порчи отъ гніенія дерева. Это видно изъ того, что, какъ мы приняли, сваи, балки, прогоны и проч. части моста служатъ до 14 лѣтъ, настилъ же лишь—6 лѣтъ. Покажемъ теперь подробно—во что обходится ремонтъ 1 кв. саж. принятаго у насъ настила по среднимъ цѣнамъ на работы и матеріалы въ губерніи.

Изъ 8 с. пластинъ 5 вер. замѣнить 4 с., по 35 к. . . . . 1 р. 40 к.
Досокъ сосновыхъ шир. 5 1/2 в. 2 1/2″ погон. с., 11, по 30 к., 3 ,, 30 ,,
Гвоздей брусковыхъ 6 дюймовыхъ на . . . . . — ,, 20 ,,
Плотнику за работу . . . . . 1 ,, — ,,
Итого . . . . . 5 р. 90 к.

обойдется капитальный ремонтъ 1 кв. саж. деревяннаго настила или правильнѣе сказать его возобновленіе. Мы раньше допустили, что настилъ служитъ 6 лѣтъ, поэтому надо принять для разсчета текущаго ремонта, возобновляемою 1/6 часть настиловъ, что на каждую квадратную сажень составитъ расходъ въ $\frac{5\text{ р. }90\text{ к.}}{6} = 98$ к.

Ремонтъ настила деревянныхъ мостовъ мы отнесли къ квадратной сажени площади настила. Постараемся же, насколько это возможно, и ремонтъ прочихъ частей мостовъ отнести къ той же единицѣ. Но такъ какъ въ ,,Сборникѣ Рязанскаго земства“ ремонтъ деревянныхъ мостовъ выраженъ въ % стоимости ихъ постройки, то для удобства сравненія полученныхъ нами результатовъ съ результатами, къ которымъ пришелъ ,,Сборникъ“, опредѣлимъ сначала среднюю стоимость по губерніи 1 кв. саж. мостовъ,

считая по настилу (горизонтальной проэкціи). Для этого изъ данныхъ предъидущихъ вѣдомостей и таблицъ составимъ нижеслѣдующую вспомогательную таблицу:

ТАБЛИЦА,

показывающая среднюю стоимость 1 кв. саж. проэктируемыхъ мостовъ по уѣздамъ и губерніи.

№№	Названіе уѣздовъ.	Число деревян. мостовъ.	Квадрат. саж.	Сумма ассигновки.	Стоимость одн. квадр. саж. моста
1	Александровскій	8	236,62	5575 р.	23 р. 56 к.
2	Переславскій	5	238,1	5970 „	25 „ 07 „
3	Покровскій	8	330,3	12200 „	36 „ 93 „
4	Владимірскій	10	339,46	11195 „	32 „ 96 „
5	Ковровскій	3	87,1	2030 „	23 „ 30 „
6	Судогодскій	—	—	—	—
7	Вязниковскій	7	239,7	5885 р.	24 р. 55 к.
8	Гороховецкій	5	352,5	20356 „	57 „ 74 „
	По губерніи. . . .	46	1823,78	63211 р.	34 р. 65 к.

Изъ этой таблицы мы видимъ, что средняя стоимость 1 квадратной сажени моста въ губерніи будетъ **34 р. 65** к.

Теперь на время оставимъ наши соображенія и возвратимся къ принятымъ Рязанскимъ губернскимъ земствомъ $4^1/_2$% отъ стоимости возведенія моста, исчисляемымъ на текущія поправки, или что тоже текущій ремонтъ.

Мы уже раньше принявъ противъ Рязанскаго увеличенный срокъ службы нашихъ мостовъ и настиловъ, тѣмъ самымъ должны уменьшить и предполагаемый расходъ на ихъ ремонтъ; кажется, что мы не поступимъ неосмотрительно, если вслѣдствіе этого примемъ для нашихъ вычисленій $3^1/_2$%, что какъ разъ составитъ середину между % принятымъ Рязанскимъ земствомъ и опредѣляемымъ заграничными техниками въ $2^1/_2$% стоимости постройки мостовъ. Принявъ, такъ сказать, a priori $3^1/_2$% расходъ на текущій ремонтъ, мы теперь отнесемъ его къ квадратной сажени (горизонтальной проекціи) площади, занимаемой мостомъ, средняя стоимость которой опредѣлится, какъ видно изъ вышеприведенной таблицы, въ 34 р. 65 к.; опредѣляя $3^1/_2$% этой суммы, полу-

чимъ, что сумма ежегоднаго ремонта на кв. саж. опредѣлится въ 1 р. 21 к. Раньше мы вычислили, что входящая въ вышеприведенную сумму стоимость ежегоднаго ремонта настила обойдется въ 98 к. на квадр. саж., остающіеся изъ 1 р. 21 к.—23 к. на каждую квадратную сажень моста выразятъ собою искомый нами расходъ на текущій ремонтъ всѣхъ прочихъ частей деревянныхъ мостовъ кромѣ настиловъ.

На первый взглядъ цифра эта кажется недостаточной, но если вспомнимъ, что, послѣ постройки моста, лѣтъ 7—8 части эти не потребуютъ никакого ремонта, развѣ замѣны кое гдѣ похищенныхъ болтовъ, то за этотъ промежутокъ времени накопится достаточная сумма для серьезнаго ремонта, могущаго произойти послѣ того, какъ мостъ вступитъ во вторую половину періода своей службы и можетъ потребоваться ремонтъ прежде всего подвергающихся гніенію береговыхъ устоевъ или прочихъ частей. На этотъ же предметъ могутъ быть отнесены средства, вырученныя отъ продажи стараго лѣса отъ разборки перестраиваемыхъ мостовъ, а также и могущая оказаться здоровою часть этого матеріала.

Мы сказали, что отчисляемыя на ремонтъ моста (кромѣ настила) на кв. саж. его площади 23 к. въ первыя нѣсколько лѣтъ послѣ постройки не будутъ расходоваться и затѣмъ накопившись могутъ оказаться достаточными для послѣдующаго серьезнаго ремонта. Выраженіе это не слѣдуетъ понимить буквально, нѣтъ надобности, ждать и копить нѣсколько лѣтъ изъ отчисляемой для ремонта даннаго моста суммы; все это произойдетъ само собою въ продолженіи одного года. Въ то время какъ отъ мостовъ, не требующихъ ремонта, или только часть его, будетъ оставаться остатокъ отъ суммъ ассигнованныхъ, онъ можетъ быть употребляемъ на серьезный ремонтъ болѣе ветхихъ мостовъ и обратно, когда первые придутъ въ ветхость и потребуютъ капитальныхъ исправленій, а послѣдніе будутъ вновь перестроены, тогда произойдетъ обратное.

Теперь перейдемъ къ текущему ремонту сооруженій другихъ типовъ. Начнемъ съ каменныхъ трубъ. За границей техники опредѣляютъ продолжительность службы этого рода сооруженій, при хорошей ихъ постройкѣ, въ 75—100 лѣтъ. Рязанское земство въ виду плохихъ качествъ мѣстныхъ породъ камня принимаетъ его въ 65 лѣтъ; мы же въ виду прекрасныхъ свойствъ Ковровскаго известняка и часто мѣстнаго кирпича (гдѣ матеріалъ плохъ

трубы не будутъ строиться) примемъ съ достаточной осторожностью продолжительность службы въ 75 лѣтъ.

Далѣе на основаніи опыта тѣхъ же техниковъ текущій ремонтъ каменныхъ трубъ опредѣляется въ размѣрѣ отъ 1—1½% начальной стоимости постройки сооруженія. Рязанское земство принимаетъ въ своихъ разсчетахъ вторую цифру; мы же остановимся на 1-й. Въ настоящее время изъ числа 8 переданныхъ земству каменныхъ трубъ и 2-хъ вновь выстроенныхъ всѣ исправны, только одна въ с. Боголюбовѣ требуетъ довольно значительнаго ремонта (до 1,000 р.) по случаю обвала крыльевъ. Если исправить это поврежденіе, то затѣмъ нѣсколько лѣтъ на ремонтъ трубъ расходовъ не предвидится.

Принимая во вниманіе значительную цѣнность сооруженій этого рода, одного процента изъ этой цѣнности будетъ вполнѣ достаточно на могущія случиться исправленія.

Что касается до рельсовыхъ мостиковъ, то относительно срока ихъ службы въ виду того, что они построены у насъ изъ трехъ разнородныхъ матеріаловъ: булыжника, известняка и кирпича, ничего опредѣленнаго сказать нельзя. Имѣя въ виду, что исправленіе ихъ стѣнокъ исчислено въ предположеніяхъ о ихъ перестройкѣ, мы ограничимся опредѣленіемъ ремонта настила подрелечныхъ и концовыхъ брусьевъ съ прижимами, что приблизительно обойдется 1 р. съ кв. саж. настила. Эту цифру мы полагаемъ достаточной, во-1-хъ, потому, что настилъ мостиковъ вслѣдствіе ихъ малой длины и негнущимся переводамъ значительно меньше страдаетъ отъ ѣзды; во-2-хъ, настилъ этотъ по причинѣ незначительной высоты мостиковъ можетъ быть допущенъ въ менѣе исправномъ видѣ, чѣмъ на болѣе высокихъ деревянныхъ мостахъ; наконецъ, въ-3-хъ, переводы, сваи, балки и проч. части деревянныхъ мостовъ, требующія ремонта, здѣсь отсутствуютъ.

Результаты предъидущихъ соображеній слѣдующіе:

1) *Продолжительность срока службы деревянныхъ мостовъ принимается равною* **14** *годамъ.*

2) *Сосновый половой настилъ принятаго нами типа возобновляется каждыя* **6** *лѣтъ.*

3) *Продолжительность службы каменныхъ и кирпичныхъ трубъ принимается въ* **75** *лѣтъ.*

4) Продолжительность срока службы рельсовыхъ мостиковъ за ихъ крайнимъ разнообразіемъ неопредѣленная.

5) Текущій ремонтъ деревянныхъ мостовъ опредѣляется **въ $3^1/_2$%** *отъ первоначальной стоимости ихъ возведенія или въ размѣрѣ* **1 р. 21 к.** *на каждую квадратную сажень занимаемой имъ площади (горизонтальной проекціи).*

6) Текущій ремонтъ каменныхъ и кирпичныхъ трубъ опредѣляется въ размѣрѣ 1% *стоимости ихъ постройки.*

7) Расходъ на ремонтъ рельсовыхъ мостиковъ опредѣляется въ размѣрѣ **1 руб.** *на каждую квадратную сажень его настила.*

Запасшись подобными данными не трудно затѣмъ вычислить и самую сумму текущаго ремонта, какъ въ ближайшемъ 1888 г., такъ и въ конечномъ году предполагаемой постройки 1899 и это дастъ возможность сравнить между собою эти двѣ величины.

Для разъясненія же самаго механизма вычисленія, предлагаемъ ниже двѣ таблицы текущаго ремонта трехъ типовъ дорожнымъ сооруженій шоссе.

Текущій ремонтъ

въ 1888 году.

Наименованіе сооруженій.	Число сооруженій.	Площадь деревянн. настилъ.	Стоимость постройки.	Ремон.—въ % со стоимости или съ кв. с.	Стоимость текущаго ремонта.
Деревянныхъ мостовъ..	127	6,528	?	1 р. 21 к.	7,898 р. 88 к.
Каменныхъ трубъ.....	10	—	33,253 р.	1%	332 „ 52 „
Рельсовыхъ мостиковъ .	134	1,226	?	1 р	1,226 „ — „
Итого.....	—	—	—	—	9,457 р. 40 к.

въ 1899 году.

Наименованіе сооруженій.	Число сооруженій.	Площадь деревянн. настилъ.	Стоимость постройки.	Ремон.—въ % со стоимости или съ кв. с.	Стоимость текущаго ремонта.
Деревянныхъ мостовъ..	46	1823,78	63,211 р.	1 р. 21 к. / $3^1/_2$%	2,206 р. 73 к.
Каменныхъ трубъ	52	—	68,109 „	1%	681 „ 9 „
Рельсовыхъ мостиковъ..	80	519,78	—	1	519 „ 78 „
Итого.....	—	—	—	—	3,407 р. 60 к.

Расходы на текущій ремонтъ на будущій 1888 годъ послѣ окончанія перестройки сократятся въ круглыхъ цифрахъ на **6,000 р.** (6,049 р. 80 к.).

Самая же сумма исчисленныхъ расходовъ **9,457 р. 40 к.** уменьшится по прошествіи 12 лѣтъ, сократится въ $2^3/_4$ раза.

Если мы распредѣлимъ сумму, на которую уменьшатся расходы по текущему ремонту сооруженій, на 12 лѣтъ, то получимъ приблизительную цифру, на которую ежегодно будутъ сокращаться ежегодные расходы. Эта цифра **500 р.** (503 р. 83 к.).

Строго говоря, цифра, на которую будутъ ежегодно уменьшаться расходы по текущему ремонту, не будетъ постоянно одна и таже, такъ какъ сокращенія въ количествѣ мостовъ и переходъ къ долговѣчнымъ сооруженіямъ не будетъ ежегодно равномѣренъ. *

Мы поступимъ неправильно, если не скажемъ, что кромѣ ежегоднаго расхода на текущія поправки, который послѣ окончанія перестройки дорожныхъ сооруженій придется ежегодно тратить въ круглой суммѣ **3,500 р.** (3,407 руб. 60 к.), придется еще отчислять ежегодную сумму на перестройку пришедшихъ въ ветхость деревянныхъ мостовъ. Такъ какъ цифра стоимости этихъ мостовъ опредѣляется нами въ **63,211 р.**, то, раздѣливъ эту цифру на принятую нами продолжительность службы деревянныхъ сооруженій, получимъ искомую цифру **4,500 р.** (4,515 р.), которую послѣ 1899 г. придется тратить ежегодно на перестройку, вмѣсто предстоящихъ къ ежегодному израсходованію **12,000 р.**, исчисленныхъ нами для перваго двѣнадцатилѣтія.

И такъ мы пришли, что для перестройки шоссейныхъ сооруженій губернское земство должно тратить ежегодно, въ продолженіи 12 лѣтъ, по **12,000 р.**, *въ то же время тратя на текущій ремонтъ сооруженій съ 1888 г.* **9,500 р.**, *уменьшаемую въ каждый слѣдующій годъ на 500 руб. и доходящую въ 1899 году до* **3,500 р.**, *затѣмъ величина эта останется постоянною.*

Затѣмъ по окончаніи постройки цифра ежегодныхъ затратъ на возобновленіе деревянныхъ сооруженій будетъ равна **4,500 руб.** *и расходъ на ихъ текущій ремонтъ* **3,500 руб.**

---

* *Примѣчаніе.* Цифра расходовъ на текущій ремонтъ въ 1888 году въ 9,457 р. 40 к., можетъ быть, покажется преувеличенной, но если вспомнимъ, что въ прошломъ 1886 году губернская управа испрашивала у губернскаго земскаго собранія ассигнованія 5,000 руб. только „на самые неотложные, чрезвычайные расходы по ремонту мостовъ“, то эта цифра правильнаго ремонта должна считаться болѣе, чѣмъ скромною.

Содержаніе переправъ и охраненіе сооруженій, какъ не подлежащіе измѣненію за весь промежутокъ времени, не введено въ вышеслѣдующія вычисленія.

Наконецъ намъ остается только сказать относительно расходовъ на возобновленіе кирпичныхъ трубъ. Рязанское земство приняло въ своихъ разсчетахъ, что онѣ существуютъ $66^2/_3$ лѣтъ и потому отчисляетъ ежегодно на ихъ возобновленіе $1^1/_2{}^0/_0$ стоимости постройки.

Что касается до насъ, то мы, принявъ болѣе продолжительный срокъ — 75 лѣтъ, полагаемъ на возобновленіе ихъ по прошествіи этого срока не отчислять ничего, поступая согласно русской поговоркѣ: «на нашъ вѣкъ хватитъ».

Да простятъ намъ наши читатели, если мы въ данномъ случаѣ окажемся менѣе прдусмотрительными, чѣмъ изслѣдователи Рязанскаго земства, и ограничившись однимъ ремонтомъ, предоставимъ предстоящій чрезъ 75 лѣтъ расходъ по возобновленію этихъ сооруженій нашимъ внукамъ, которымъ можетъ быть при развитіи промышленности и накопленіи богатствъ будетъ легче взять на себя этотъ расходъ, чѣмъ намъ съ нашими скудными средствами.

Этимъ мы закончимъ наше изслѣдованіе, но полагая вопросъ въ немъ разработанный вполнѣ исчерпаннымъ, мы не можемъ не пожалѣть, что отсутствіе въ нашемъ распоряженіи свѣдѣній добытыхъ изъ практики изслѣдованныхъ нами дорогъ, не дозволило сдѣлать выводы и заключенія, обладающія той степенью точности, какъ это было намъ желательно.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе № 1.

ВѢДОМОСТЬ

о состояніи

МОСТОВЫХЪ СООРУЖЕНІЙ НА ШОССЕ

лѣтомъ 1887 года

и предположеніе о перестройкѣ ихъ въ упрощенномъ видѣ, стоимости и времени перестройки.

№№ по порядку.	№№ по передаточной вѣдомости.	Названіе уѣздовъ, перегоновъ и мостовъ.	Мѣстонахожденіе моста, на какой верстѣ, оврагѣ, рѣкѣ.	Состояніе: балокъ, перегоновъ, свай, перилъ и деревяннаго настила.
		Александровскій.		
		Отъ Троицкаго посада къ ст. Дубно:		
1	1/1	Деревянный мостъ—длин. 4, высот. 0,65 саж.	На 7 верстѣ.	Удовлетворительное.
2	2/2	Деревянный балочный мостъ—длин. 4, высотою 0,93 саж.	На 7 верстѣ.	Ветхое всѣхъ частей.
3	3/3	Чугунная труба Д=0,3 саж.	На 8 верстѣ.	—
4	4/5	Чугунная труба Д=0,3 саж.	На 10 верстѣ.	—
5	5/6	Деревянный балочный мостъ—длиною 17, высотою 2 саж.	На 10 верстѣ.	Новый, ремонта не производилось.
6	6/7	Мостъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—длиною 1,66, высотой 0,72 саж.	На 12 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ хорошее.
7	7/8	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 13 верстѣ.	—
8	8/11	Деревянная шоссированная труба—длин. 1,5, высотою 0,8 саж.	На 15 верстѣ.	Новая во всѣхъ частяхъ.
9	9/12	Деревянный мостъ—длин 3, высот. 0,8 саж.	На 15 верстѣ.	Ветхій.
10	10/13	Деревянный мостъ—длин. 8, высот. 1,5 саж.	На 16 верстѣ.	Ветхій весь.
11	11/14	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—длин. 2, высот. 1 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки обвалились, настилъ выбитъ.
12	12/16	Деревянный мостъ—длин. 10, высот. 2,86 с.	На 17 верстѣ.	Очень ветхое.
13	13/18	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 19 верстѣ.	—
14	14/19	Рельс. мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—длин. 2,16 саж., высотой 0,71 саж.	На 19 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и настила хорошее.
15	15/20	Деревянная труба—длин. 1,5 саж., высотой 0,6 саж.	На 20 верстѣ.	Ветхое, балки и сваи гнилы.
16	16/21	Деревянная шоссированная труба—длин. 1,5, высотой 0,71 саж.	На 20 верстѣ.	Хорошее во всѣхъ частяхъ.
17	17/22	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—длин. 1,41, высотой 0,71 саж.	На 21 верстѣ.	Стѣнки хорошія.
		Отъ ст. Дубно къ ст. Новое:		
18	18/23	Деревянный мостъ—длин. 8 саж., высотою 1,43 саж.	На 1 верстѣ.	Хорошее, остальное удовлетворительное.
19	19/24	Рельсовый на кирпичныхъ стѣнкахъ—длиной 1,94, высотой 0,93 саж.	На 2 верстѣ.	Хорошее всего.
20	20/26	Деревянный балочный мостъ—длиной 15,4, высотой 2,6 саж.	На 2 верстѣ.	Ветхое во всѣхъ частяхъ.

вода.	Сильно ли въ данн. участкѣ на шоссе движеніе.	Сколько лѣтъ простоитъ.	Въ какомъ видѣ должно быть возобновлено.	Годъ перестройки.	Стоимость перестройки.	Примѣчаніе.
					Рубли.	
ая малая.	Очень сильное.	До 6 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1892	235	
алая.	Очень сильное.	До 2 л.	Въ видѣ деревян. моста, суженнаго до 8 арш., 4 свай н. въ одно полотно.	1889	160	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ольш. чка.	Порядочное.	До 10 л.	Въ видѣ деревяннаго балочнаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свайный.	1897	1,125	
алая, говая.	Сильное.	Пока стоятъ стѣнки.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45	
—	—	—	Безъ измѣненія.	—	—	
ала.	Сильное.	До 10 л.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ на мху.	1897	132	
елика.	Сильное.	До 4 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1891	245	
рядочная.	Сильное.	До 3 л. неболѣе.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свай н.	1890	360	
ольшая.		1 годъ.	Перестроить въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1888	220	
рядочная.		До 2 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, понизивъ на 2 арш., шириною 8 арш., 4 свайный	1889	580	
—		—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ень мала.		До разрушенія стѣнокъ.	Такъ какъ воды небываетъ, то отверстіе моста засыпать.	1890	55	Опредѣлить сток. воды нивелировкою и прочистить для нея канаву.
ала.		До1888 г.	Въ видѣ рельсоваго мостика на кирпичныхъ стѣнкахъ—шир. 7 арш., пролетъ 1 саж.	1888	275	
ала.		До 10 л.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1897	50	
ала.		Пока стоятъ стѣнки.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45	
ольшая.		До 8 л.	Въ видѣ кирпичной трубы Д=2 арш., ширин. 10 арш.	1895	800	
евая.		Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45	
ала.		До 3 л.	Въ видѣ кирпичной трубы діам.= 1,5 саж., шир. 10 арш.	1890	2,336	

21	21/27	Деревянн. мостъ—длин. 18, высот. 2,8 саж.	На 3 верстѣ чрезър. Дубну	Пришолъ въ окончатель ную ветхость.
22	22/28	Чугунная труба Д=0,33 саж.	На 3 верстѣ.	—
23	23/29	Деревянн. мостъ—длин. 10, высот. 2,7 саж.	На 3 верстѣ.	Ветхое во всѣхъ частях
24	24/31	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 5 верстѣ.	—
25	25/32	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—длин. 2,16, высот. 0,7 саж.	На 7 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и на стила плохое.
26	26/33	Деревянн. мостъ—длин. 5,4, высот. 1,3 саж.	На 8 верстѣ.	Состояніе хорошее во всем мостѣ.
27	27/34	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 9 верстѣ.	—
28	28/35	Кирпичная труба—отверстіе 2 саж., высота 2 саж.	На 10 верстѣ.	—
29	29/37	Деревянный мостъ—длиною 8 саж., высотой 0,6 саж.	На 11 верстѣ.	Хорошее во всемъ мост
30	30/39	Деревянный балочный мостъ—длиной 15, высот. 2,8 саж.	На 12 верстѣ.	Плохое, сваи и настил гнилы.
31	31/40	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—длиной 1,66 саж., высотой 0,71 саж.	На 12 верстѣ.	Удовлетворителенъ, стѣнк тоже.
32	32/41	Кирпичная труба—отверстіе 2 саж., высота до свода 2 саж.	На 13 верстѣ.	—
		Переславскій.		
		Отъ ст. Дубно къ ст. Новое:		
1	33/44	Рельсов. мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—длиною 2,16, высотой 0,78 саж.	На 15 верстѣ.	Стѣнки хороши, настил плохъ.
2	34/45	Деревянн. мостъ—длиною 4, высотою 1 саж.	На 16 верстѣ.	Сваи гнилые, остальн удовлетворительное.
3	35/46	Чугунная труба Д=0,1 саж.	На 17 верстѣ.	—
4	36/48	Деревянный мостъ—длиной 6 саж., высотою 1,8 саж.	На 18 верстѣ.	Удовлетворительное.
5	37/49	Деревянн. мостъ—длин. 15, высот. 1,85 саж.	На 20 верстѣ.	Плохое во всѣхъ частях
		Отъ ст. Новое къ городу Переславлю-Залѣсскому:		
6	38/50	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнк.—длиною 1,9, высотой 0,6 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки обвалил., накат и настилъ удовлетвор теленъ.
7	39/51	Деревянн. мостъ—длин. 18, высот. 2,33 саж.	На 3 верстѣ.	Хорошее.
8	40/52	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнк.—длиною 2,16, высотою 0,8 саж.	На 3 верстѣ.	Стѣнки начали давать тр щины.

				Годы.	Рубли.	
ника — 2½ ар.	Сильно.	Окончательно ветхъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, понизивъ на 2 арш. и сузивъ до 10 арш., 6 свайный.	1887	1,289 92 к.	Построенъ вновь въ 1887 г. осенью
—	Сильно.	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
чтож-вая.	Сильное.	До 2 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,25 саж.	1889	770	Вода на трубѣ 24/31 сильнѣе, чѣмъ подъ 23/29.
—	Сильное.	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ъ тая-снѣга.	Сильное.	1887 г.	Въ видѣ рельсоваго мостика, суженнаго до 7 арш. и шоссированнаго.	1887	217	Перестроенъ въ 1887 году.
ебольшая.	Сильно.	До 10 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свай н.	1897	270	
—	Сильное.	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
—	Сильное.	—	Въ томъ же видѣ.	Сколько простоитъ.	—	
алая.	Сильно.	До 10 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 8 арш., 4 свай н.	1897	440	
ника — ½ ар.	Сильное.	До 4 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 10 арш., 6 свай н.	1891	1,350	
левая.	Сильное.	Пока стоятъ стѣнки.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	въ 1888 г. ремонтъ	175	Исправить стѣнки.
—	Сильное.	—	Въ томъ же видѣ.	Пока стоитъ.	—	
ала.	Сильное.	Неопредѣленно.	Замѣнить кирпичнымъ рельсовымъ мостикомъ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	55	
значи-льна.	Среднее.	До 7 л.	Замѣнить чугунной трубой 0,2 діам.	1893	250	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
рядоч-ная.	Среднее.	До 5 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1891	445	
ника — арш. верш.	Среднее.	До 4 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, укороченнаго до 3 арш. и суженнаго до 8 арш., 4 свай н.	1891	850	
ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Стѣнки сложить изъ кирпича, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	235	
ѣдняя.	Среднее.	До 12 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 10 арш., 6 свай н.	1899	1,800	
ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Стѣнки сложить изъ кирпича, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	270	

9	41/53	Кирпичная труба—отверстіе 1,7 саж.	На 5 верстѣ.	—
10	42/54	Деревянная труба—длиною 1,43, высотой 0,5 саж.	На 6 верстѣ.	Всѣ части гнилыя.
11	43/55	Рельсовый мостикъ на каменн. стѣнкахъ—длиной 2,16, высотой 0,65 саж.	На 7 верстѣ.	Удовлетворительное.
12	44/57	Деревянн. мостъ—длин. 15, высот. 2,2 саж.	На 8 верстѣ.	Хорошее всего.
13	45/59	Чугунная труба Д=0,1 саж.	На 9 верстѣ.	—
14	46/60	Рельсовый мостикъ на каменн. стѣнкахъ—длин. 2,16, высот. 0,9 саж.	На 9 верстѣ.	Стѣнки обвалились.
15	47/61	Деревянн. мостъ—длин. 10,5, высот. 1 саж.	На 10 верстѣ.	Состояніе ветхое.
16	48/63	Деревянн. труба—длин. 1,43 саж., высотой 0,5 саж.	На 11 верстѣ.	Тоже.
17	49/64	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—длиною 2,66, высотой 1,21 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки хороши.
18	50/65	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 14 верстѣ.	—
19	51/66	Деревянный мостъ—длин. 15, выс. 4,2 саж.	На 15 верстѣ.	Удовлетворительное.
20	52/67	Рельсовый мостикъ на каменн. стѣнкахъ—длиною 2,16, высотой 0,65 саж.	На 16 верстѣ.	Прочное и стѣнки удовлетворительныя.
		Отъ гор. Переславля-Залѣсскаго къ ст. Погостъ:		
21	53/73	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—длин. 1,16, высот. 0,68 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнка одна обвалилась настилъ плохъ.
22	54/74	Тоже—длиной 1,41, высотой 0,68 саж.	На 3 верстѣ.	Стѣнки и все въ мостѣ прочное.
23	55/75	Тоже—длиной 1,16 с., высотой 0,68 саж.	На 3 верстѣ.	Одна стѣнка начала обваливаться.
24	56/76	Тоже—длиной 1,66 с., высотой 0,5 саж.	На 4 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части удовлетворительныя.
25	57/77	Деревянный балочный мостъ—длин. 3 саж., высотой 0,9 саж.	На 5 верстѣ	Состояніе плохое всѣхъ частей.
—	58/78	Чугунная труба Д=0,1 саж.	На 5 верстѣ.	—
26	59/79	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—длин. 1,5, высотой 0,5 саж.	На 7 верстѣ.	Стѣнки дали трещины.
27	60/80	Деревянный балочный мостъ—длиною 10,5, высот. 1,4 саж.	На 7 верстѣ.	Хорошъ во всѣхъ частяхъ
28	61/81	Деревянный мостъ—длин. 9, высотой 1,87 с.	На 7 верстѣ.	Хорошъ во всѣхъ частяхъ
29	62/82	Деревянная шоссированная труба—длин. 1 с., высот. 0,71 саж.	На 8 верстѣ.	Новая.
30	63/83	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 8 верстѣ.	—
31	64/84	Рельсовый мостикъ на каменн. стѣнкахъ—длиной 2,16, высот. 0,7 саж.	На 9 верстѣ.	Стѣнки развалились и настилъ плохъ.

				Годы.	Рубли.	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ала.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы діам.=0,1 с.	1888	125	
ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	60	
ала.	Среднее.	До 12 л.	Въ видѣ рельсоваго мостика, шир. 8 арш., на кирпичныхъ стѣнкахъ, отв. 2 саж.	1899	1,460	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ала.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 с.	1888	255	
ала.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1888	330	Предварительно произвести точную нивеллиров.
чти ѣтъ.	Посредственное.	1 годъ.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1888	65	
идоч- ная.	Среднее.	Пока стоятъ стѣнки.	Въ прежнемъ видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	65	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
велик.	Среднее.	3 года.	Въ видѣ каменн. трубы—отв. 3 арш.	1890	2,050	
ала.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	58	
ала.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	68	
ала.	Сильно.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	36	
ала.	Сильно.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	60	
ала.	Сильное.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	40	
ала.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1888	140	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	65	
ольня.	Слабое.	11 лѣтъ.	Въ видѣ кирпичн. трубы—отв. 2 арш., шир. 9 арш.	1899	1,000	
ника.	Слабое.	11 лѣтъ.	Въ видѣ кирпичной трубы—пролетъ 2 арш., шир. 9 арш.	1899	1,000	
ала.	Слабое.	12 лѣтъ.	Въ видѣ лотка, вымощеннаго на мху.	1899	100	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ала.	Слабое.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1888	135	

32	65/85	Тоже на кирпичныхъ стѣнкахъ—длин. 1,16, высот. 0,5 саж.	На 9 верстѣ.	Одна стѣнка обвалила, остальное хорошо.
33	66/86	Тоже на каменныхъ стѣнкахъ—длин. 2,16, высот. 0,64 саж.	На 10 верстѣ.	Стѣнки плохи.
34	67/87	Деревянный мостъ—длин. 30, выс. 1,2 саж.	На 10 верстѣ.	Плохой, сваи и другія части моста гнилыя.
35	68/88	Деревянн. мостъ—дл. 20 саж., выс. 1,22 саж.	На 11 верстѣ.	Плохъ во всѣхъ частях
36	69/89	Деревянная труба—длин. 1,5, выс. 0,8 саж.	На 12 верстѣ.	Ветхая во всѣхъ частях
37	70/90	Мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—длин. 2,26, выс. 1,4 с.	На 13 верстѣ.	Стѣнки и все хорошо.
38	71/91	Тоже—длин. 2,26 саж., высотой 1,6 саж.	На 14 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части нов
39	72/92	Тоже—длиной 1,16, высотой 0,46 саж.	На 14 верстѣ.	Тоже.
40	73/93	Чугунная труба Д=0,1 саж.	На 15 верстѣ.	—
41	74/94	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 15 верстѣ.	—
42	75/95	Мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—длин. 2,16, выс. 0,92 с.	На 16 верстѣ.	Стѣнки удовлетворительныя.
43	76/96	Тоже—длиною 1,66 саж., высот. 0,87 саж.	На 17 верстѣ.	Стѣнки хороши.
44	77/97	Деревянный мостъ—длин. 5,66, выс. 1 саж.	На 17 верстѣ.	Очень плохое.
45	78/99	Чугунная труба Д=0,2 саж.	На 18 верстѣ.	—
46	79/100	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—длин. 2,16, высотою 1,15 саж.	На 20 верстѣ.	Стѣнки треснули.
		Отъ ст. Погостъ къ гор. Петровску:		
47	80/102	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—длин. 1,66, высотой 0,57 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки хороши.
48	81/103	Тоже—длиной 1,44, высотой 0,57 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки вполнѣ хороши.
49	82/104	Тоже на каменныхъ стѣнкахъ—длин. 2,16, высот. 0,76 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнки хороши.
50	83/105	Деревянный мостъ—длин. 3, выс. 0,55 саж.	На 2 верстѣ.	Хорошее во всемъ мос
51	84/107	Деревянная шоссированн. труба—длин. 0,45, высотой 0,33 саж.	На 2 верстѣ.	Хорошее.
52	85/108	Деревянный мостъ—длин. 11, выс. 2,38 саж.	На 4 верстѣ.	Новый.
53	86/109	Рельсовый мостикъ на каменн. стѣнкахъ—длин. 2,16, высот. 0,83 саж.	На 4 верстѣ.	Стѣнки хороши.
54	87/110	Мостъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—длиною 1,66, высотою 0,8 саж.	На 5 верстѣ.	Стѣнки хороши.
55	88/112	Тоже—длин. 1,66, высотой 0,8 саж.	На 6 верстѣ.	Стѣнки плохи.

				Годы.	Рубли.	
Мала.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1890	75	
Велика.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	140	
Большая.	Малое.	1 годъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 10 арш. на 6 сваяхъ въ два проѣзда.	1888	2,250	
Велика.	Слабое.	1 годъ.	Уничтожить, засыпавъ отверстіе, сдѣлать дамбу.	1888	630	
Мала.	Слабое.	1 годъ.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1888	145	
Небольшая.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	50	
Мала.	Слабое.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	50	
Мала.	Слабое.	Тоже.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	95	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
—	—	—	Тоже.	—	—	
Мала.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	60	
Мала.	Слабое.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	40	
Мала.	Слабое.	1 годъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свайный.	1888	245	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
Малая.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	85	
Мала.	Слабое.	До 1 года.	Засыпать и сдѣлать дамбу шириною 9 аршинъ.	1888	40	
Мала.	Слабое.	Неопрѣдѣленно.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	130	
Очень малая.	Малое.	Тоже.	Уничтожить, засыпавъ отверстіе моста.	1890	48	Прочистив. предварительно канаву для стока воды.
Мала.	Слабое.	8 лѣтъ.	Чугунную трубу Д=0,1 саж.	1895	125	
Мала.	Слабое.	8 лѣтъ.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1895	60	
Большая.	Малое.	До 12 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свайн.	1895	825	
Мала.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	55	
Мала.	Слабое.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	40	
Мала.	Слабое.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1890	40	

		Покровскій.		
		Отъ Плотавы къ Покрову:		
1	1	Деревянный мостъ—длин. 16, высот. 1 саж.	На 4 верстѣ.	Удовлетворительное.
2	2	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—длин. 1,5, высот. 0,66 саж.	На 6 верстѣ.	Тоже.
3	3	Деревянный мостъ—длин. 12, высот. 1 саж.	На 7 верстѣ.	Удовлетворительное.
4	4	Тоже—длин. 3, высотой 0,66 саж.	На 10 верстѣ.	Всѣ части плохи.
5	5	Тоже—длин. 3, высотой 0,66 саж.	На 11 верстѣ.	Хорошее.
6	6	Тоже—длиной 40, высотой 4,5 саж.	На 13 верстѣ чрезъ р. Киржачъ.	Проданъ.
7	7	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—отверстіе 1,5, высот. 0,4 саж.	На 14 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хороши.
8	8	Деревянный мостъ—длин. 5, высот. 0,4 саж.	На 15 верстѣ.	Новый.
9	9	Тоже—длин. 1,66, высотой 0,33 саж.	На 19 верстѣ чрезъ оврагъ.	Плохъ во всѣхъ частях
		Отъ Покрова къ Пѣтушкамъ:		
10	10/11	Деревянн. мостъ—длин. 10, высот. 1,5 саж.	На 1 верстѣ.	Хорошее всѣхъ частей.
11	11/12	Тоже—длиной 24, высотой 2,33 саж.	На 4 верстѣ.	Удовлетворительное.
12	12/14	Тоже—длиной 7, высотою 0,83 саж.	На 6 верстѣ.	Тоже.
13	13/15	Мостъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 2, высот. 0,66 саж.	На 8 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хороши.
14	14/16	Деревянн. мостъ—длин. 7, высот. 0,83 саж.	На 9 верстѣ чрезъ р. Семеновку.	Удовлетворительное.
15	15/17	Рельсовый мостикъ на кирпичн. стѣнкахъ—отверст. 1 саж., высот. 1 саж.	На 12 верстѣ.	Хорошее, стѣнки новыя.
16	16/18	Тоже—отверст. 0,5, высот. 1 саж.	На 14 верстѣ.	Стѣнки обѣ осыпались.
17	17/19	Деревянн. мостъ—длин. 1,33, высот. 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Удовлетворительное.
18	18/21	Тоже—длин. 10, высот. 0,66 саж.	На 17 верстѣ.	Хорошее.
		Отъ Пѣтушковъ къ Болдину:		
19	19/23	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,5 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки хороши, настилъ выбитъ.
20	20/24	Деревянн. мостъ—длин. 10, высот. 1,85 саж.	На 6 верстѣ чрезъ р. Ючморь.	Новый весь.
21	21/25	Тоже—длин. 5 саж., высотой 0,7 саж.	На 7 верстѣ.	Новый весь.

				Годы.	Рубли.
...ала.	Слабое.	До 4 л.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свай н.	1891	1,050
...ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	45
...ьшая.	Сильное.	8 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—ширин. 8 арш., 4 свай н., укороченнаго до 6 арш.	1894	750
...елика.	Среднее.	4 года.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1890	225
...оже.	Среднее.	5 лѣтъ.	Замѣнить чугунной трубой Д=0,2 саж.	1891	225
...ьшая.	Среднее.	—	Въ видѣ деревяннаго моста или переправы.	1888	9,200 2,000
...больш...	Порядочное.	Неопредѣленно.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1892	180
...елика.	Среднее.	До 8 л.	Кирпичн. мостикъ съ пролетомъ—2 ар.	1894	800
...елика.	Малое.	До 1 года.	Замѣнить чугунной трубой Д=0,2 саж.	1888	175
...елика.	Среднее.	6 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 4 саж., укоротить на 3 сажени.	1892	700
...ьшая.	Среднее.	6 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста въ 6 свай въ два полотна.	1892	4,400
...р е д н е е.		7 лѣтъ.	Въ видѣ рельсоваго шоссированнаго моста—шир. 7 арш.	1893	450
...елика.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	45
...ала.	Среднее.	8 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузить до 8. арш. 4 свай и укоротить на 2 саж.	1894	220
...ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	35
...елика.	Среднее.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	30
...елика.	Среднее.	7 лѣтъ.	Въ видѣ рельсоваго мостика—шир. 7 арш., отвер. 2 арш.	1893	420
...оже.	Среднее.	До 10 л.	Въ видѣ деревяннаго мостика—шир. 8 арш., 4 свай н., укорочен. до 2 саж.	1897	400
...больш...	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузить и шоссировать—шир. 7 арш.	1892	35
...елика.	Среднее.	8 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свай н., пониженнаго на $1^1/_2$ арш.	1894	520
...елика.	Среднее.	До 8 л.	Замѣнить рельсов. мостикомъ—шир. 7 арш., пролетъ 2 саж.	1894	430

22	22/26	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,5 саж.	На 8 верстѣ.	Стѣнки хорошія.
23	23/27	Деревянн. мостъ—длин. 24,33, высот. 3 саж.	На 9 верстѣ.	Весь новый.
24	24/28	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высота 0,66 саж.	На 10 верстѣ.	Стѣнки хорошія.
25	25/29	Тоже на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1,5, высот. 0,66 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки сильно осѣли углы обвалились, настил плохъ.
26	26/31	Объѣздной времянн. мостикъ—длин. 10 саж.	На 14 верстѣ чрезъ р. Пекшу	Неудовлетворительное. П строенъ изъ стараго м теріала.
27	27/33	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки объ осыпались, с ланы подставки.
		Отъ Болдина къ Воршь:		
28	28/34	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—отверст. 2, высота 0,5 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки разрушены и с ланы подставки.
29	29/35	Тоже—отверст. 2,33, высота 0,66 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнки прочныя.
30	30/36	Тоже съ облицевкою Ковровскимъ камнемъ—отверст. 0,5, высот. 0,66 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнки переложены 1886 г.
31	31/37	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,5 саж.	На 4 верстѣ.	Стѣнки обвалились.
32	32/38	Чугунная труба—отверстіе 0,3 саж.	На 6 верстѣ.	—
33	33/39	Чугунная труба—отверстіе 0,1 саж.	На 7 верстѣ.	—
		Владимірскій.		
		Отъ Болдина къ Воршь:		
1	34/40	Деревянн. мостъ—длин. 12, высот. 1,9 саж.	На 9 верстѣ.	Удовлетворительное.
2	35/42	Тоже—длин. 12, высот. 4 саж.	На 10 верстѣ.	Удовлетворительное.
3	36/43	Деревянн. мостъ—длин. 10, высот. 1,5 саж.	На 10 верстѣ.	Сваи плохи, настилъ ве гнилой.
4	37/44	Деревянный мостъ—длин. 10 саж., высот. 1,66 саж.	На 10 верстѣ.	Удовлетворительное.
5	38/45	Тоже—длин. 19 саж., высотою 3,5 саж.	На 11 верстѣ.	Удовлетворительное.
6	39/46	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—отверст. 2 саж., высот. 1,25 саж.	На 12 верстѣ.	Новый, построен. въ 1885
7	40/47	Тоже—отверстіе 2 саж., высота 0,8 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки новыя, настилъ х рошій.
8	41/48	Тоже на каменныхъ стѣнкахъ—отвер. 2 саж., высота 0,7 саж.	На 13 верстѣ.	Удовлетворительн., стѣн частію осыпались.
9	42/49	Тоже на кирпичн. стѣнкахъ—отвер. 2 саж., высот. 0,58 саж.	На 14 верстѣ.	Стѣнки обвалились, н стилъ гнилой.

				Годы.	Рубли.	
ала.	Порядочное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузить до 7 арш. и шоссировать.	1892	30	
ышая.	Среднее.	10 лѣтъ.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 10 арш. 6 свай.	1897	4,160	
лая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	45	
ѣтъ.	Сильно.	3 года.	Замѣнить чугунной трубой Д=0,2 саж.	1890	230	
ень ая— арш.	Среднее.	До 1 г.	Въ видѣ переправы или деревяннаго балочн. моста—дл. 40 с., ниж. 3 арш.	1888	2,000 9,200	Переправа. Мостъ.
ольая.	Среднее.	До 3 л.	Въ томъ же видѣ—шириной 7 арш., шоссированнаго.	1890	225	
ника.	Несильное.	1 годъ.	Перенести мостикъ подъ № 30/36, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1888	100	
ѣтъ.	Сильное.	7 лѣтъ.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1893	80	
ольая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Уничтожить, сдѣлать лотокъ мощеный, на разстояніи 6 саж. отъ моста.	1892	30	
нь маая.	Среднее.	1 годъ.	Замѣнить лоткомъ, вымощеннымъ на мху.	1888	130	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ядочая.	Среднее.	До 8 л.	По прошествіи 8 лѣтъ перестроить, сдѣлавъ 4 свайнымъ, шириной 8 арш.	1894	780	
же.	Тоже.	До 2 л.	Замѣнить кирпичной трубой—отв. 1 саж., проѣздъ 10 аршинъ.	1889	1,600	
ѣтъ.	Среднее.	До 4 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж., шириною 9 аршинъ.	1891	700	
ѣтъ.	Среднее.	До 8 л.	Въ видѣ кирпичн. трубы—отв. 2 арш., проѣздъ 9 арш.	1894	800	
ышая.	Среднее.	До 6 л.	Въ томъ же видѣ—ниже на 3 арш., уже на 4 арш., 4 свай н.	1892	1,480	
чти ѣтъ.	Среднее.	До 12 л.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1899	40	
ольая.	Среднее.	До 12 л.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1899	40	
левая	Среднее.	До 3 л.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	60	
чти ѣтъ.	Среднее.	1 годъ.	Замѣнить арочной трубой—отв. 12 вер., 7 арш. ширины.	1888	160	

10	43/50	Деревянн. мостъ—длин. 6, высот. 0,6 саж.	На 14 верстѣ.	Сваи и настилъ плохи, в[ч]али гнить.
11	44/51	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1 саж., высот. 0,66 саж.	На 15 верстѣ.	Одна стѣнка совсѣмъ о[в]валилась, настилъ плох
12	45/52	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2 саж., высот. 0,9 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки обвалились и в[ч]асти очень плохи.
13	46/53	Деревянн. мостъ—длин. 6, высот. 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Сваи начали гнить.
14	47/54	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,66 саж.	На 17 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части [х]рошія.
		Отъ Ворши къ Владиміру:		
15	48/55	Деревянн. мостъ—длин. 27, высот. 2,3 саж.	На 2 в., чрезъ р. Воршу.	Сваи хороши, схватки о[т]валились.
16	50/59	Деревянная труба—отверстіе 1 саж.	На 7 верстѣ.	Хорошее во всѣхъ части[х]
17	51/60	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2,33, высот. 1 саж.	На 9 верстѣ.	Стѣнка одна обвалилась
18	52/61	Деревянн. засыпанная труба—отв. 0,33 саж.	На 10 верстѣ.	Хорошая во всѣхъ частя[х]
19	53/62	Деревянн. мостъ—длин. 5, высот. 1,16 саж.	На 10 верстѣ.	Сваи выпирастъ, настил[ъ] плохъ.
20	54/63	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 2,33, высот. 1,33 саж.	На 13 верстѣ.	Стѣнки хороши.
21	55/64	Кирпичная труба—отверстіе 2 саж.	На 14 верстѣ.	Хорошая.
22	56/65	Кирпичная труба—отверстіе 2,13 саж.	На 15 верстѣ.	Хорошая.
23	75/67	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверст. 1, высот. 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части [х]роши.
24	58/68	Рельсовый мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ—отверст. 2, высот. 0,5 саж.	На 18 верстѣ.	Стѣнки и настилъ оче[н]плохи.
25	59/69	Деревянн. мостъ—длин. 5 саж., выс. 0,5 саж.	На 19 верстѣ.	Удовлетворител., наст[ил] плохъ.
26	60/70	Чугунная труба—отверстіе 0,2 саж.	На 20 верстѣ.	—
		Отъ Владиміра къ Хохлову:		
27	61/2	Деревянный мостъ—длиной 20,66, высотою 2,79 саж.	На 4 верстѣ чрезъ рѣку Рпѣнь.	Удовлетворител., наст[ил] плохъ.
28	62/3	Деревянн. мостъ—длин. 7 с., высот. 1,8 саж.	На 5 верстѣ.	Удовлетворительное.
29	63/4	Деревянн. мостъ—длин. 5,5 с., высот. 1 саж.	На 6 верстѣ. чрезъ оврагъ.	Новый на рельсовыхъ [п]реводахъ.
30	64/5	Деревянн.—длин. 7 саж., высотою 1,66 саж., шоссированный.	На 6 верстѣ.	Настилъ и всѣ части мос[т] новыя, постр. въ 1886
31	65/6	Кирпичная труба—отверстіе 2 саж.	На 8 верстѣ.	Хорошая.

				Годы.	Рубли.	
...ень ...кала.	Среднее.	2 года.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1889	75	Мостовая должна быта произведена по фашинику.
...алая.	Среднее.	До 2 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1889	160	
...боль- ...шая.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ кирпичной трубы Д=0,66 с.	1888	250	
...боль- ...шая.	Среднее.	4 года.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж., шириной дамбу 9 аршинъ.	1891	200	
...Почти ...ѣтъ.	Среднее.	До 7 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж., шириной 9 аршинъ.	1893	165	
...рядоч- ...пая.	Среднее.	Неболѣе 7 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 10 арш., 6 свай н., понизить на 1 арш.	1893	3,450	Съ ледорѣзами.
...боль- ...пая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ прежнемъ видѣ, уничтоживъ крылья, какъ показано на чертежѣ.	1890	145	
...боль- ...пая.	Среднее.	До 6 л.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 аршинъ и шоссировать.	1892	50	
...боль- ...пая.	Среднее.	До 7 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1893	135	
...елото.	Среднее.	До 3 л.	Въ видѣ деревяннаго моста на рельсовыхъ переводахъ.	1890	160	
...боль- ...пая.	Среднее.	До 8 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж., ширина проѣзда 3 саж.	1894	320	
...рагъ.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ прежнемъ видѣ.	—	—	
...рагъ.	Тоже.	Тоже.	Въ прежнемъ видѣ.	—	—	
...Почти ...ѣтъ.	Среднее.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	75	
...алая.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ рельсоваго мостика, суженнаго до 7 арш. и шоссированнаго.	1888	160	Съ исправленіемъ стѣнокъ.
...зъ ов- ...жикъ.	Среднее.	До 6 л.	Въ видѣ чугунной трубы 0,2 саж.	1893	260	
—	—	—	Безъ перемѣны.	—	—	
...ьшая.	Сильное.	До 8 л.	Въ томъ же видѣ.	1894	3,225	Съ ледорѣзами.
...онняя 3 ар.	Среднее.	До 6 л.	Въ видѣ дамбы—шириной проѣздъ 9 аршинъ.	1892	300	
...алая.	Сильное.	До 10 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1899	230	
...рагъ.	Сильное.	До 7 л.	Въ видѣ деревяннаго—моста шир. 8 арш., 4 свайный.	1893	280	
...боль- ...пая.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ.	—	—	

32	66/7	Кирпичная труба—отверстіе 2 саж.	На 9 верстѣ.	Хорошая.
33	67/8	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2,5 саж, высот. 1 саж.	На 10 верстѣ.	Стѣнки хороши, настилъ плохъ.
34	68/9	Тоже—отверстіе 1,5 саж., высота 1,33 саж.	На 11 верстѣ.	Стѣнки хороши.
35	69/10	Кирпичная засыпная труба—отверст. 3 саж.	На 11 верстѣ.	Хорошая.
36	70/11	Наплавной мостъ—длин. 50 саж., на 19 плотахъ.	На 12 верстѣ.	Въ исправности, перила плохи.
37	71/12	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1,5, высот. 1 саж.	На 14 верстѣ.	Стѣнки хороши, остальное удовлетворительное.
38	72/13	Деревянный мостъ—длин. 9 с., выс. 2,5 саж.	На 14 верстѣ чрезъ желѣзно дорож. канаву.	Удовлетворительное всего моста.
39	73/14	Деревянный объѣздной мостъ съ рельсовыми переводами—длин. 3 саж., высот. 1 саж.	На 15 верстѣ.	Новый, построенъ въ 1887.
40	74/15	Чугунная труба, отверстіе 0,2 саж.	На 15 верстѣ.	—
41	75/16	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2,5, высот. 1 саж.	На 17 верстѣ.	Стѣнки обвалились, настилъ и перила плохи.
42	76/17	Деревянный мостъ—длиною 5, высот. 1 саж.	На 18 верстѣ.	Береговые сваи гнилые, балки и настилъ удовлетворительные.
43	77/18	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2,5, высот. 1 саж.	На 18 верстѣ.	Стѣнки обвалились, настилъ на подставкахъ.
44	78/19	Деревянный мостъ—длин. 3 с., выс. 0,58 саж.	На 20 верстѣ.	Плохой во всѣхъ частяхъ.
45	79/20	Деревянн. мостъ—длин. 3,66, выс. 0,58 саж.	На 21 верстѣ.	Сваи начали гнить.
46	80/21	Деревянн. мостъ—длин. 3,5 с., выс. 0,58 саж.	На 22 верстѣ.	Сваи гнилые, настилъ, балки и прогоны тоже гнилые.
47	81/22	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1,33, высот. 0,66 саж.	На 24 верстѣ.	Стѣнки хороши.
48	82/23	Мостикъ на каменн. стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отверст. 1,33, выс. 0,5 саж.	На 24 верстѣ.	Стѣнки начали обваливаться.
		Отъ Хохлова къ Дроздову:		
49	83/24	Мостикъ на каменн. стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отверст. 1,5, выс. 0,58 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки обвалились.
50	84/25	Тоже—отверстіе 2 саж., высота 0,66 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнки и все въ мостѣ плохое.
51	85/26	Тоже—отверстіе 2,5 саж., высота 1 саж.	На 2 верстѣ.	Стѣнки хороши, настилъ плохъ.
52	86/27	Деревянный мостъ—длин. 11, высот. 3 саж.	На 3 верстѣ.	Плохой весь, кромѣ перилъ.
53	87/28	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2, высот. 0,58 саж.	На 4 верстѣ.	Стѣнки обвалились, настилъ хорошъ.

				Годы.	Рубли.	
ольшая.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ.	—	—	
ала.	Среднее.	До 5 л.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1891	50	
очти ѣтъ.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	65	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	Крылья трубы обвалились и требуютъ ремонта.
ьшая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ прежнемъ видѣ.	—	—	Ремонтъ по назначенію уѣздной управы.
ень лая.	Среднее.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45	
ядоч- ая.	Сильное.	До 7 л.	Въ видѣ кирпичной трубы Д=3 арш.	1893	1,600	
очти ѣтъ.	Сильное.	До 10 л.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,2 саж.	1899	235	
—	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
очти ѣтъ.	Среднее.	Перестроить.	Въ видѣ каменной трубы, сводикъ изъ кирпича—отверстіе $1^1/_2$ арш., шир. 10 арш.	1888	300	
ая.	Среднее.	До 2 л.	Въ видѣ рельсоваго мостика на каменныхъ стѣнкахъ—отв. шир. 7 ар.	1889	280	
боль- ая.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ каменной трубы Д=1 арш., стѣнки изъ камня.	1888	180	
ь ма- ая.	Сильное.	1 годъ.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1888	80	
лая	Среднее.	3 года.	Въ видѣ чугунн. трубы—отв.=0,2 саж.	1890	260	
боль- ая.	Среднее.	1 годъ.	Засыпать отверстіе моста, сдѣлавъ дамбу.	1888	80	
ая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	60	
ень ала.	Среднее.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	60	
ѣтъ.	Среднее.	До 3 л.	Засыпать, сдѣлавъ дамбу—шир. 9 ар.	1890	65	Опредѣливъ нивеллировк. стокъ воды и прочистивъ для нея каналы.
лая.	Среднее.	До 2 л.	Засыпать, сдѣлавъ дамбу—шир. 9 ар.	1889	95	
ядоч- ая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45	
ьшая.	Среднее.	1 годъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свайн., ниже на 3 арш.	1888	920	
ядоч- ая.	Среднее.	2 годъ.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1889	175	

54	88/29	Тоже—отверстіе 2, высота 0,58 саж.	На 6 верстѣ.	Стѣнки порядочныя.
55	89/30	Тоже—отверстіе 2, высота 0,42 саж.	На 6 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хороши.
56	90/31	Наплавн. мостъ на 61 плоту—длин. 165,8 с.	На 9 в. чрезъ р. Клязьму.	Исправенъ, настилъ от плохъ.
57	91/32	Деревянный шоссированн. мостъ—длин. 3, высот. 0,66 саж.	На 9 верстѣ.	Новый, построен. въ 188
58	92/33	Деревянный мостъ—длин. 5, высот. 1 саж.	На 10 верстѣ чрезъ р. Черную.	Береговые сваи и наст плохи.
59	93/34	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1,5, высот. 1 саж.	На 11 верстѣ.	Стѣнки хороши, полов настила плоха.
60	94/35	Тоже—отверстіе 1,5 саж., высот. 0,58 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки хороши, рѣшет плохъ.
61	95/36	Деревянный балочный мостъ—длин. 12 саж., высот. 1,66 саж.	На 15 верстѣ.	Плохъ, сваи гнилые, стилъ плохъ.
		Ковровскій.		
		Отъ Хохлова къ Дроздову:		
1	96/37	Мостикъ на каменн. стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—длин. 2, высот. 0,58 саж.	На 15 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хорошія.
2	97/38	Тоже—длин. 2,5, высот. 1 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки плохи, настил. т
3	98/39	Тоже—длиной 2,5, высотой 1 саж.	На 17 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части влетворительныя.
4	99/40	Деревянн. подземная труба—отвер. 0,5 саж.	На 18 верстѣ.	Хорошее.
5	100/41	Деревянн. мостъ—длин. 7,5, высот. 1,16 саж.	На 19 верстѣ.	Хорошее.
		Отъ Дроздова къ Павловскому:		
6	101/42	Чугунная труба Д=0,33 саж.	На 1 верстѣ.	—
7	102/43	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1,5, высот. 0,58 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки хороши.
8	103/44	Деревянн. мостъ—длин. 17, высот. 5,82 саж.	На 3 верстѣ. Оврагъ Дмитріевскій.	Сваи гнилы, остальное влетворительное.
9	104/45	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1,5, высот. 0,5 саж.	На 3 верстѣ.	Стѣнки и весь мостъ влетворителенъ.
10	105/46	Деревянн. мостъ—длиной 5, высот. 1,5 саж.	На 4 верстѣ.	Нѣкоторые сваи нач гнить.
11	106/47	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 2,00, высот. 0,66 саж.	На 5 верстѣ.	Стѣнки хороши.
12	107/48	Тоже на кирпичн. стѣнкахъ—длин. 2, выс. 0,66 саж.	На 6 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хор

				Годы.	Рубли.
...лдоч- ...ая.	Среднее.	4 года.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	75
...оже.	Тоже.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	65
...ень ...ьшая.	Сильное.	Неопредѣленно.	Въ прежнемъ видѣ.	6 плот. 1888	Около 2,000
...гъ.	Сильное.	До 10 л.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свайн.	1899	100
...ика.	Небольшое.	4 года.	Въ видѣ деревяннаго моста, сузивъ до 8 арш., 4 свайн.	1891	200
...оль- ...ая.	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	70
...ла.	Слабое.	Тоже.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	60
...шка.	Слабое.	2 года.	Въ видѣ деревяннаго моста—8 арш., 4 свайн., укороченнаго на 4 саж.	1889	600
...ть бо- ...то.		Неопредѣленное.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать по накату.	1890	35
...же.		Неболѣе года.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	45
...оль- ...ая.		Неопредѣленно.	Въ видѣ чугунной трубы Д=0,1 саж.	1890	120
—		До 6 л.	Въ видѣ каменной трубы, отвер. 1 арш., своды изъ кирпича.	1892	250
...1 ар.		До 6 л.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свайн.	1892	450
—		—	Въ томъ же видѣ.	—	—
—		Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1890	30
...3 ар.		До 2 л.	Въ видѣ каменн. трубы—отв. 2,5 саж. или деревяннаго моста—шир. 8 арш.	1889	4,500
...12 в.		Неопредѣленно.	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	60
...1 ар		До 7 л.	Въ видѣ рельсоваго мостика на каменныхъ стѣнкахъ—отв. 2,33 саж., шир. 7 арш.	1893	270
...12 в.		До тѣхъ поръ пока стоятъ стѣнки.	Въ томъ же видѣ,—сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	35
...8 в.		Тоже.	Въ видѣ каменн. трубы—отв. 1 арш. съ мощенымъ дномъ.	1890	90

Слабое.

13	108/49	Тоже на каменн. стѣнк.—отв. 2, выс. 0,5 с.	На 8 верстѣ.	Стѣнки хороши.
14	109/50	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отверстіе 1, выс. 0,66 саж.	На 9 верстѣ.	Стѣнки хороши.
15	110/51	Тоже—отвер. 1,5, высота 1,5 саж.	На 10 верстѣ.	Одна стѣнка совсѣмъ обва лилась.
16	111/52	Деревянный мостъ—длин. 12, выс. 1,77 с.	На 11 верст.; р. Арча.	Сваи гнилые, настилъ, по рила и балки хороши.
17	112/53	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отвер. 1,5, выс. 0,83 саж.	На 12 верстѣ.	Общее состояніе хорошее
18	113/54	Деревянный мостъ—длин. 14, выс. 1,66 с.	На 13 верстѣ; р. Нерехта.	Весь гнилой.
19	114/55	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отвер. 1,5, выс. 0,58 саж.	На 15 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всего моста хорошее.
20	115/56	Тоже—отвер. 1,5, выс. 0,66 саж.	На 16 верстѣ.	Тоже.
21	116/57	Тоже—отвер. 1,5, выс. 0,58 саж.	На 17 верстѣ.	Тоже.
22	117/58	Тоже—отвер. 1,5, выс. 0,58 саж.	На 19 верстѣ.	Тоже.
23	118/59	Тоже—отвер. 1,5, выс. 0,66 саж.	На 21 верстѣ.	Шпалы и настилъ плох стѣнки хороши.
		Отъ Павловска къ Симонцеву:		
24	119/60	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отвер. 2, выс. 0,42 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки сильно осѣли.
25	120/61	Тоже—отвер. 1,5, выс. 1 саж.	На 2 верстѣ.	Состояніе хорошее, стѣнк прочныя.
		Судогодскій.		
1	1/63	Рельсовый мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отвер. 2, выс. 0,8 саж.	На 5 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всего хорошее.
2	2/64	Деревянный балочный мостъ—длин. 7, выс. 1,4 саж.	На 6 верстѣ.	Общее состояніе, кромѣ на стила, плохое.
3	3/65	Тоже—длин. 6 саж., выс. 1,2 саж.	На 7 верстѣ.	Общее состояніе хорошее
4	4/66	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отвер. 2,5 саж., выс. 0,8 саж.	На 9 верстѣ.	Стѣнки хороши.
5	5/67	Тоже—отвер. 1,5, выс. 0,58 саж.	На 11 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части хороше
6	6/68	Тоже—отвер. 1,5, высота 0,6 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки обвалились и нас плохъ.
		Вязниковскій.		
		Отъ Павловска къ Симонцеву:		
1	7/69	Деревянный балочный мостъ—длин. 11,5, выс. 2 саж.	На 13 верстѣ.	Новый.
2	8/70	Тоже—длин. 12, выс. 1,66 саж.	На 14 верстѣ.	Тоже.
3	9/71	Тоже—длин. 12 с., выс. 2,5 саж.	На 14 в., чрезъ рѣку Тару.	Удовлетворительное.

				Годы.	Рубли.	
8 в.	Слабое.	Тоже.	Въ видѣ каменн. трубы — отв. 0,25 с., шириной въ проѣздѣ 9 арш.	1890	90	
8 в.	Среднее.	Неопредѣленно.	Замѣнить дамбой — шир. 9 арш. и сдѣлать лотокъ на разстояніи 30 с.	1890	65	
12 в.		Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	—	35	
До ½ ар.		До 6 л.	Въ видѣ деревяннаго моста — шир. 8 арш., 4 свайн.	1892	750	
—		Неопредѣленно.	Уничтожить мостъ, засыпавъ отверстіе.	1890	65	
3 ар.		1887 г.	Сузить до 7 ар., 4 свайн., прежн. типа.	1887	830 70 к.	Построенъ.
Почти лѣтъ.		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	70	
12 в.		Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш.	1890.	30	
нѣ ма- ла.		Тоже.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	60	
—		Тоже.	Тоже.	1890	55	
—		—	Замѣнить каменной трубой — отв. 0,33 саж., шир. 9 арш.	1888	125	
болѣе 2 в.		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	48	
1 ар.		—	Замѣнить каменн. труб. — отв. 2 ар., шир. 9 арш.	1890	325	
10 в.	Слабое.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1890	75	
1½ ар.		До 5 л.	Въ видѣ рельсоваго мостика, шир. 7 арш.	1891	125	
2 ар.		До 9 л.	Въ видѣ рельсоваго мостика на каменныхъ стѣнкахъ, шир. 7 арш.	1897	220	
12 в.		Неопредѣленно.	Въ прежнемъ видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1890	50	
нь ма- ла.		—	Въ видѣ мощенаго лотка.	1890	55	
Почти лѣтъ.		—	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1888	55	
2½ ар.		8 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 8 арш., 4 свайн.	1897	750	
2½ ар.		9 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста, шир. 8 арш., 4 свайн.	1897	720	
2½ ар.		7 лѣтъ.	Тоже.	1896	885	

4	10/72	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1,5 с., выс. 0,6 с.	На 15 верстѣ.	Стѣнки и подрельсн. брусья и настилъ хороши.
5	11/73	Тоже—отвер. 1,5, выс. 1 саж.	На 15 верстѣ.	Тоже.
6	12/74	Тоже—отв. 2,5, высотой 1 саж.	На 15 верстѣ.	Тоже.
7	13/75	Тоже—отв. 2,5, высота 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Тоже.
8	14/76	Деревянн. мостъ—длиною 7,5, выс. 1,5 саж.	На 17 верстѣ.	Состояніе всего моста хорошее.
9	15/77	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ—отв. 1,5, выс. 0,5 саж.	На 18 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всего мостика хорошее.
10	16/78	Деревянный—длиной 6 саж., выс. 1 саж.	На 19 верстѣ.	Состояніе моста плохое, сваи и настилъ гнилые.
		Отъ Симонцева къ Вязникамъ:		
11	17/79	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 2, выс. 0,6 саж.	На 1 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ, шпалъ, брусьевъ и настила хорошее.
12	18/80	Тоже—отв. 1,5, высота 0,7 саж.	На 2 верстѣ.	Тоже.
13	19/81	Деревянн. мостъ—длин. 7, высот. 0,7 саж.	На 4 верстѣ.	Состояніе балокъ, прогоновъ, свай и настила хорошее.
14	20/82	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1,5, выс. 0,6 саж.	На 4 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ, брусьевъ, шпалъ и настила хорошее.
15	21/83	Тоже—отв. 2,5 саж., высота 0,8 саж.	На 7 верстѣ.	Стѣнки и брусья хороши, настилъ плохъ.
16	22/84	Тоже—отв. 1 саж., высота 0,6 саж.	На 9 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ, брусьевъ и настила хорошее.
17	23/85	Деревянный балочный мостъ—длин. 9, выс. 0,8 саж.	На 9 верстѣ.	Состояніе балокъ, прогоновъ и свай удовлетворительное, настилъ плохъ.
18	24/86	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 2, выс. 0,8 саж.	На 10 верстѣ.	Стѣнки обвалились, шпалы и брусья порядочные, настилъ плохой.
19	25/87	Деревянный мостъ, длиной 9, выс. 0,7 с.	На 12 верстѣ.	Состояніе всего моста хорошее.
20	26/89	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1,5, выс. 0,7 с.	На 15 верстѣ.	Стѣнки обвалились, шпалы, брусья и настилъ хороши.
21	27/90	Тоже—отвер. 1,5 саж., высота 0,7 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки обвалились, настилъ порядочный.
22	28/91	Тоже—отвер. 1,5, высота 0,7 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки обѣ обвалились, настилъ плохъ.
23	29/92	Тоже—отвер. 1,5, высота 0,7 саж.	На 19 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всего моста хорошее.
24	30/93	Деревянн. мостъ—длин. 16, выс. 3,8 саж.	На 20 верстѣ.	Настилъ плохъ, остальныя части новыя.

					Годы.	Рубли.
	Малая.	Незначительное. Слабое.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	60
	—		Тоже.	Уничтожить мостъ, засыпавъ отверстіе; сдѣлать дамбу—шир. 9 арш.	1891	35
	Порядочная.		Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1891	45
	—		—	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	50
хо-	2 1/2 ар.		7 лѣтъ.	Въ замѣнъ деревяннаго моста перенести рельсовый подъ № 13/75, суженный до 7 арш.	1896	300
	Неболь-		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	55
	шая.		2 года.	Въ видѣ кирпичной трубы—діаметр. 2 арш., шир. 9 арш., выс. 1,5 саж.	1889	850
	Малая.		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	60
	—		Тоже.	Тоже.	1891	60
	1 ар.		До 10 л.	Замѣнить рельсовымъ мостикомъ на кам. стѣн.—отв. 2,4 саж., выс. 0,6 саж., шир. 7 арш.	1897	200
	Почти		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	60
	нѣтъ.					
	До 2 ар.		—	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1891	40
	До 8 в.		—	Уничтожить мостъ, засыпавъ отверстіе, сдѣлать дамбу—шир. 9 арш.	1891	35
	До 2 ар.		6 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—шириной 8 арш., 4 свайн.	1892	400
	Почти не-		Неопредѣленно.	Уничтожить мостъ, засыпавъ отверстіе, сдѣлать дамбу—шир. 9 арш.	1891	36
	Болото	Среднее.	1891 г.	Въ видѣ деревянн. моста—шир. 8 ар., 4 свайн.	1891	540
	3 1/2 ар.					
	До 1 ар.		До 4 л.	Въ видѣ чугунн. трубы—отв. 0,2 саж.	1891	180
	До		Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1891	35
	1,5 ар.		Тоже.	Тоже.	1888	35
	—		Тоже.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	75
	До 3 ар.		8 лѣтъ.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 1,5 саж., шир. 10 арш.	1896	2,400

		Отъ Вязниковъ къ Слободищамъ:		
25	31/2	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1, выс. 0,6 саж.	На 3 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части мост хороши
26	32/3	Тоже—отвер. 2, высота 0,5 саж.	На 4 верстѣ.	Одна стѣнка обвалилас шпалы и настилъ хорош
27	33/4	Тоже—отвер. 1 саж., высота 0,5 саж.	На 5 верстѣ.	Стѣнки начали осыпаться проч. части моста хорош
28	34/5	Деревянный мостъ, длин. 11, выс. 0,66 саж.	На 6 верстѣ.	Состояніе всего моста хо рошее.
29	35/6	Мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 0,5 саж., выс. 0,6 саж.	На 8 верстѣ.	Стѣнки и весь мостъ хо рошъ.
30	36/7	Чугунная труба—Д=0,2 саж.	На 9 верстѣ.	—
31	37/8	Деревянный мостъ—длин. 5, выс. 1,5 саж.	На 10 верстѣ.	Удовлетворительное.
32	38/9	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 2, выс. 0,5 саж.	На 10 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всег моста хорошее.
33	39/10	Деревянный мостъ—дл. 19, выс. 4,34 саж.	На 11 верстѣ.	Состояніе моста хорошее
34	40/11	Тоже—длин. 6 саж., выс. 0,8 саж.	На 12 верстѣ.	Состояніе всего моста хо рошее.
35	41/12	Тоже—длин. 13, высотой 2,5 саж.	На 13 верстѣ.	Тоже.
36	42/13	Тоже—длин. 12, высотой 2,5 саж.	На 15 верстѣ.	Тоже.
37	43/14	Тоже—длин. 8, высотой 1,5 саж.	На 16 верстѣ.	Тоже.
38	44/15	Мостикъ на каменныхъ стѣнкакъ и рельсовыхъ переводахъ—отв. 1,5, выс. 0,5 с.	На 16 верстѣ.	Стѣнки и всѣ части мос тика хороши.
39	45/16	Чугунная труба—Д=0,2 саж.	На 18 верстѣ.	—
40	46/17	Деревянн. мостъ—длин. 25 с., выс. 6,4 с.	На 18 верстѣ.	Сваи начали гнить, настил удовлетворителенъ.
		Гороховецкій.		
		Отъ Слободищъ къ Красному:		
1	47/18	Деревянный—мостъ—длин. 21, выс. 5 с.	На 1 верстѣ, чрезъ рѣку Вощиковку.	Удовлетворительное.
2	48/19	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ и рельсовыхъ переводахъ—отв. 1, выс. 0,5 саж.	На 3 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всег моста хорошее.
3	49/20	Деревянный мостъ—длин. 19,2, выс. 4,35 с.	На 3 верстѣ.	Состояніе всего моста хо рошее.
4	50/21	Мостикъ на кирпичныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми перевод.—отвер. 1,5, выс. 1 саж.	На 5 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всег мостика хорошее.
5	51/24	Деревянный балочный мостъ—длин. 10, высотой 2,1 саж.	На 7 верстѣ.	Состояніе всего моста хо рошее.
6	52/25	Деревянный мостъ—длин. 21 с., выс. 4,5 с.	На 8 верстѣ.	Мостъ перестр. въ 1887

				Годы.	Рубли.	
Среднее.	1½ ар.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1891	35	
	2 ар.	Тоже.	Засыпать отверстіе моста, сдѣлавъ дамбу 9 арш.	1891	40	
	8 вер.	Тоже.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1891	35	
	До ½ ар.	10 л.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., 4 свайн.	1897	440	
	8 в.	Неопредѣленно.	Засыпать отверстіе моста, сдѣлавъ дамбу шир. 9 арш.	1891	35	
Слабое.	—	—	Въ томъ же видѣ.	—	—	
	велика.	6 лѣтъ.	Замѣнить кирпичн. трубой—отв. 2 ар.	1892	800	
	—	6 лѣтъ.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссировать.	1892	125	
	4 ар.	До 10 л.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 2 саж., шир. проѣздъ 10 арш.	1897	2,800	
	2 ар.	До 6 л.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 2 арш., шир. 7 аршинъ.	1892	360	
	3 ар.	До 8 л.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 1,5 саж., ширина 10 арш.	1896	2,500	
	3 ар.	До 7 л.	Тоже, отв. 1 саж., ширина 10 арш.	1893	1,400	
	1½ ар.	5 лѣтъ.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 2 арш., шир. 9 арш.	1891	750	
	1 ар.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1891	50	
Среднее.	—	—	Въ прежнемъ видѣ, безъ измѣненія.	—	—	
	4 ар.	До 7 л.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 8 арш., длин. 18 саж., выс. 2,33 саж.	1893	2,150	Устроить объѣздной путь, такъ какъ устройство моста на прежнемъ мѣстѣ обойдется очень дорого.
	6 ар.	8 лѣтъ.	Въ видѣ деревяннаго моста—шир. 10 арш., 6 свайн., пониженнаго на 1 саж., шир. 10 арш.	1896	2,676	
	½ ар.	Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	45	
	2 ар.	8 лѣтъ.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 2 саж., шир. 10 арш.	1896	2,500	
	велика.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1890	35	
	1 ар.	8 лѣтъ.	Въ видѣ рельсоваго мостика—отв. 4 арш., шир. 7 арш.	1895	480	
	—	—	Въ замѣнъ деревяннаго моста построена кирпич. труба—отв. 1,5 с., шир. 10 арш.	1887	2,577 по смѣтѣ.	Постройка окончена.

7	53/26	Деревянный мостъ—длин. 10, выс. 3 саж.	На 8 верстѣ.	Назначенъ къ упраздненію въ 1887 г.
8	54/27	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1, выс. 0,5 саж.	На 10 верстѣ.	Стѣнки и весь мостикъ удовлетворителенъ.
9	55/28	Тоже—отв. 1, выс. 0,5 саж.	На 11 верстѣ.	Тоже.
10	56/29	Тоже—отв. 2, высота 0,66 саж.	На 12 верстѣ.	Тоже.
11	57/30	Тоже—отв. 1, высота 0,5 саж.	На 12 верстѣ.	Тоже.
12	58/31	Чугунная труба—отверстіе 0,2 саж.	На 13 верстѣ.	—
13	59/32	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 1, выс. 0,5 саж.	На 13 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ хорошее, настилъ плохъ.
14	60/33	Деревянный шоссированный мостъ—длин. 6, выс. 1,7 саж.	На 14 верстѣ.	Новый.
15	61/34	Деревянный мостъ—длиною 35, выс. 5 саж.	На 16 верстѣ.	Состояніе всего моста удовлетворительное.
16	62/35	Тоже—длин. 8 саж., выс. 1 саж.	На 16 верстѣ.	Тоже.
		Отъ Краснаго къ Золину:		
17	63/36	Деревянный шоссированный мостъ—длин. 9,5, выс. 0,7 саж.	На 1 верстѣ.	Весь новый, построенъ въ 1886 г.
18	64/37	Деревянный подкосной системы мостъ—длин. 50 саж., выс. 4,35 саж.	На 2 верстѣ.	Подкосы и настилъ плохіе, остальное хорошее.
19	65/38	Деревянный балочный мостъ—длин. 62 с., выс. 5,7 саж.	На 3 верстѣ.	Балки, сваи и прогоны хороши, настилъ плохъ.
20	66/40	Тоже—длин. 40, высотой 3 саж.	На 4 верстѣ.	Состояніе всѣхъ частей моста хорошее.
21	67/41	Тоже—длин. 40 саж., выс. 4,1 саж.	На 5 верстѣ.	Тоже.
22	68/42	Деревянный подкосной системы мостъ—длин. 60 саж., выс. 3,66 саж.	На 5 верстѣ.	Очень ветхій и для ѣзды опасенъ, настилъ гнилой.
23	69/43	Деревянный наплавной мостъ чрезъ рѣк. Клязьму—длиной 55, шир. 3 саж.	На 6 верстѣ.	Хорошій.
24	70/44	Деревянный мостъ—длин. 34, выс. 3 саж.	На 7 верстѣ.	Состоян. свай и прогоновъ хорошее, настилъ плохъ.
25	71/45	Тоже—длин. 24, выс. 2,5 саж.	На 8 верстѣ.	Состояніе балокъ и свай хорошее, настила плохое.
26	72/47	Деревянный мостъ—длин. 15, выс. 1,7 саж.	На 10 верстѣ.	Сваи начали гнить, настилъ ветхій.
27	73/48	Тоже—длин. 5 саж., выс. 1,2 саж.	На 11 верстѣ.	Весь мостъ пришелъ въ ветхость.
28	74/49	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми переводами—отв. 2, выс. 0,5 саж.	На 12 верстѣ.	Стѣнки и весь мостикъ хорошъ.

					Годы.	Рубли.	
—		Посредственное. Среднее.	—	Замѣненъ кирпичной трубой—отв. 1, выс. до свода 1,4 с., шир. 10 арш., уже построена.	1887	1,676 по смѣтѣ.	
—			Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	50	
вер.			Тоже.	Тоже.	1890	45	
1 ар.			Тоже.	Тоже.	1890	45	
12 в.			Тоже.	Тоже.	1890	45	
—			—	Въ томъ же видѣ, не измѣняя.	—	—	
12 в.			Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	50	
ухой рагъ.			10 л.	Замѣнить рельсов. мостикомъ—отв. 1,33 саж., выс. 1,5 с., шир. 7 арш., шоссированный.	1899	400	
2 ар.			До 4 л.	Въ видѣ кирпичной трубы—отв. 2 саж., шир. 10 арш.	1891	3,200	
1 ар.			8 лѣтъ.	Замѣнить рельсов. мостикомъ—отв. 1,6 саж., выс. 1 саж., шир. 4 саж.	1895	200	
—			9 лѣтъ.	Въ томъ же видѣ безъ перемѣны—шир. 4 с., выс. 1 саж., длин. 6 саж., укорочен. на 3,5 саж.	1897	280	
по-тна.			8 лѣтъ.	Уничтожить, засыпавъ отверстіе моста	1895	5,300	Относительно мостовъ № 64/37, 65/38, 66/40, 67/41 и 70/44 слѣдуетъ весною 1888 г. произвести тщательныя наблюденія надъ весенними водами и тогда уже рѣшить окончательно о засыпкѣ или оставлен. ихъ
—			10 лѣтъ.	Остается въ прежнемъ видѣ, безъ перемѣнъ.	1898	11,700	
боль-шая.			10 лѣтъ.	Уничтожить, засыпавъ отверстіе моста, сдѣлать дамбу.	1899	2,500	
—			8 лѣтъ.	Половину отверстія т.-е. 20 с. засыпать, а на остальныхъ 20 саж. построить дер. мостъ—шир. 4 с., 6 св.	1895	4,200	
1,5 ар.			1887.	Мостъ уничтоженъ и отверстіе засыпано. Сдѣл. дамба—шир. 10 арш.	1887	4,760	Работа окончена.
—			—	Въ прежнемъ видѣ, безъ измѣненія.	—	—	Ремонтъ по назначенію уѣздной управы.
еро.			7 лѣтъ.	Засыпать и сдѣл. дамбу—шир. 9 арш.	1894	2,200	
4 ар.			7 лѣтъ.	На половину засыпать, а на остальной построить мостъ—шир. 8 арш., выс. 2,3 саж.	1894	1,500	
1/2 ар.	Среднее.		2 г.	Замѣнить рельсов. мостикомъ—отв. 3 саж., выс. 1,7 саж., шир. 4 саж.	1889	1,200	
1 ар.	Среднее.		1 г.	Въ видѣ рельсоваго мостика—отв. 2 саж., шир. 7 арш., выс. 1 саж.	1888	400	
вер.	Среднее.		Неопредѣленно.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	45	

29	75/50	Тоже—отв. 2 саж., высота 0,5 саж.	На 14 верстѣ.	Тоже.
30	76/51	Тоже—отв. 2 саж., высота 0,5 саж.	На 16 верстѣ.	Тоже.
31	77/52	Тоже—отв. 2 саж., высота 0,58 саж.	На 16 верстѣ.	Стѣнки хороши, настил плохой.
32	78/53	Тоже—отв. 2 саж., высота 0,58 саж.	На 18 верстѣ.	Тоже.
33	79/54	Деревянн. мостъ—длин. 5 саж., выс. 0,9 саж.	На 18 верстѣ.	Сваи гнилые и весь мост плохой.
34	80/55	Тоже—длин. 6, выс. 0,83 саж.	На 19 верстѣ.	Удовлетворительное, на тилъ плохой.
35	81/56	Тоже на кирпичныхъ стѣнкахъ—отв. 1,5, выс. 0,9 саж.	На 19 верстѣ.	Стѣнки и весь мостикъ хо рошій.
36	82/57	Мостикъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми перевод.—отв. 2, выс. 0,58 саж.	На 19 верстѣ.	Стѣнки хороши, а настил плохъ.
		Отъ Золина къ Чернорѣчью:		
37	83/58	Мостъ на каменныхъ стѣнкахъ съ рельсовыми перевод.—отв. 2, выс. 0,58 саж.	На 1 верстѣ.	Стѣнки хороши, а настил плохъ.
38	84/59	Тоже—отв. 1 саж., высота 0,5 саж.	На 2 верстѣ.	Состояніе стѣнокъ и всей моста хорошее.
39	85/61	Тоже—отв. 2, высота 0,58 саж.	На 6 верстѣ.	Тоже.
40	86/62	Деревянн. балочный мостъ—длин. 5 саж., выс. 1 саж.	На 7 верстѣ.	Новый.

				Годы.	Рублп.	
о 12 в.		—	Засыпать отверстіе моста и сдѣлать дамбу—шир. 9 арш.	1890	40	
До 8 в.		—	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1890	45	
о 10 в.		—	Тоже.	1890	50	
10 в.		—	Въ прежнемъ видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1890	40	
Чрезъ ручей.		До 1 г.	Замѣнить рельсовымъ мостикомъ №$^{77}/_{52}$, сузивъ его до 7 арш.—отв. 2 саж., выс. 0,58 саж.	1888	200	
—		3 года.	Замѣнить рельсовымъ мостикомъ №$^{76}/_{51}$, сузивъ его до 7 арш.—отв. 2 саж., выс. 0,5 саж.	1890	200	
—	Среднее.	Неопредѣленно.	Въ томъ же видѣ, сузивъ до 7 арш. и шоссиров.	1890	35	
о 10 в.		Неопредѣленно.	Засыпать, сдѣлавъ дамбу—шир. 9арш.	1890	40	
До 12 в.		2 г.	Замѣнить мощенымъ лоткомъ.	1889	50	
Сухое.		Неопредѣленно.	Мостикъ уничтожить, засыпавъ отверстіе, сдѣлать дамбу—шир. 9 арш.	1890	30	Передъ засыпкою произвести нивеллировку.
мѣсто.		Тоже.	Тоже.	1890	35	
8 вер.	Порядочное.	10 л.	Засыпать отверстіе моста, сдѣлавъ дамбу—шириной 9 арш.	1899	140	
—						

Приложеніе № 2-й.

№ ... Производство ...

ВЛАДИМІРСКОЕ ГУБЕРНСКОЕ ЗЕМСТВО.

ОПИСАНІЕ

дорожныхъ сооруженій по ... шоссе

Уѣздъ ...

Составлено ... дня 188 года уполномоченнымъ уѣзднаго земства ... и техникомъ Владимірской губернской земской управы въ присутствіи ...

I. Свѣдѣнія о сооруженіи.

№ сооруженія по передаточной описи.	
Мѣсто нахожденія (на какой верстѣ, названіе рѣки, оврага и проч.).	
Матеріалъ, изъ котораго построено сооруженіе.	
Общее состояніе сооруженія:	
a) Состояніе свай.	
b) Состояніе балокъ, прогоновъ, подкосовъ и проч.	
c) Всѣ ли болты.	
d) Состояніе настила и перилъ.	
Когда и какъ ремонтировано въ послѣдній разъ.	

II. Мѣстныя свѣдѣнія.

Велика ли весенняя вода?

Насколько поднимается выше нормальнаго уровня?

Есть ли и силенъ ли ледоходъ?

Круты ли берега и удобенъ ли объѣздъ сооруженія лѣтомъ и зимою?

Свѣдѣнія о качествѣ почвы.

Сильно ли въ данномъ участкѣ шоссе движеніе и въ какое время года оно усиливается?

Разстояніе и стоимость перевозки отъ ближайшихъ рынковъ строительныхъ матеріаловъ.

Сколько времени выдерживаетъ настилъ:

Продольный.

Поперечный.

III. Соображенія о ближайшемъ ремонтѣ.

Когда должно произвести ближайшій ремонтъ?

Ремонтъ мостовыхъ опоръ.

Прогоновъ, балокъ, подкосовъ и проч.

Настила и перилъ.

Приблизительное исчисленіе и стоимость матеріаловъ и работъ.

IV. Заключенія.

Сколько времени по мнѣнію составителей описи можетъ простоять (при соотвѣтственномъ ремонтѣ) сооруженіе?	
Въ какомъ видѣ должно быть оно возобновлено: въ видѣ ли постояннаго долговѣчнаго сооруженія, или деревяннаго? Доводы въ пользу того или другаго устройства.	
Если сооруженіе останется деревяннымъ, то можетъ ли оно быть упрощеннымъ, то-есть съуженнымъ, пониженнымъ и проч. Доводы въ пользу этого.	

Въ которомъ году должна быть перестройка?	
Описаніе и приблизительная стоимость проэктируемаго сооруженія.	

V. Примѣчанія.

Гос. Историч. Научн. Б-ка
НКП РСФСР
Инвент. №.....
„ ....“ ..... 193 г.

Печат. съ дозволенія г. Владимірск. Губернатора. Губ. гор. Владиміръ, 1887 г.

Типо-Литографія Губернской Земской Управы.